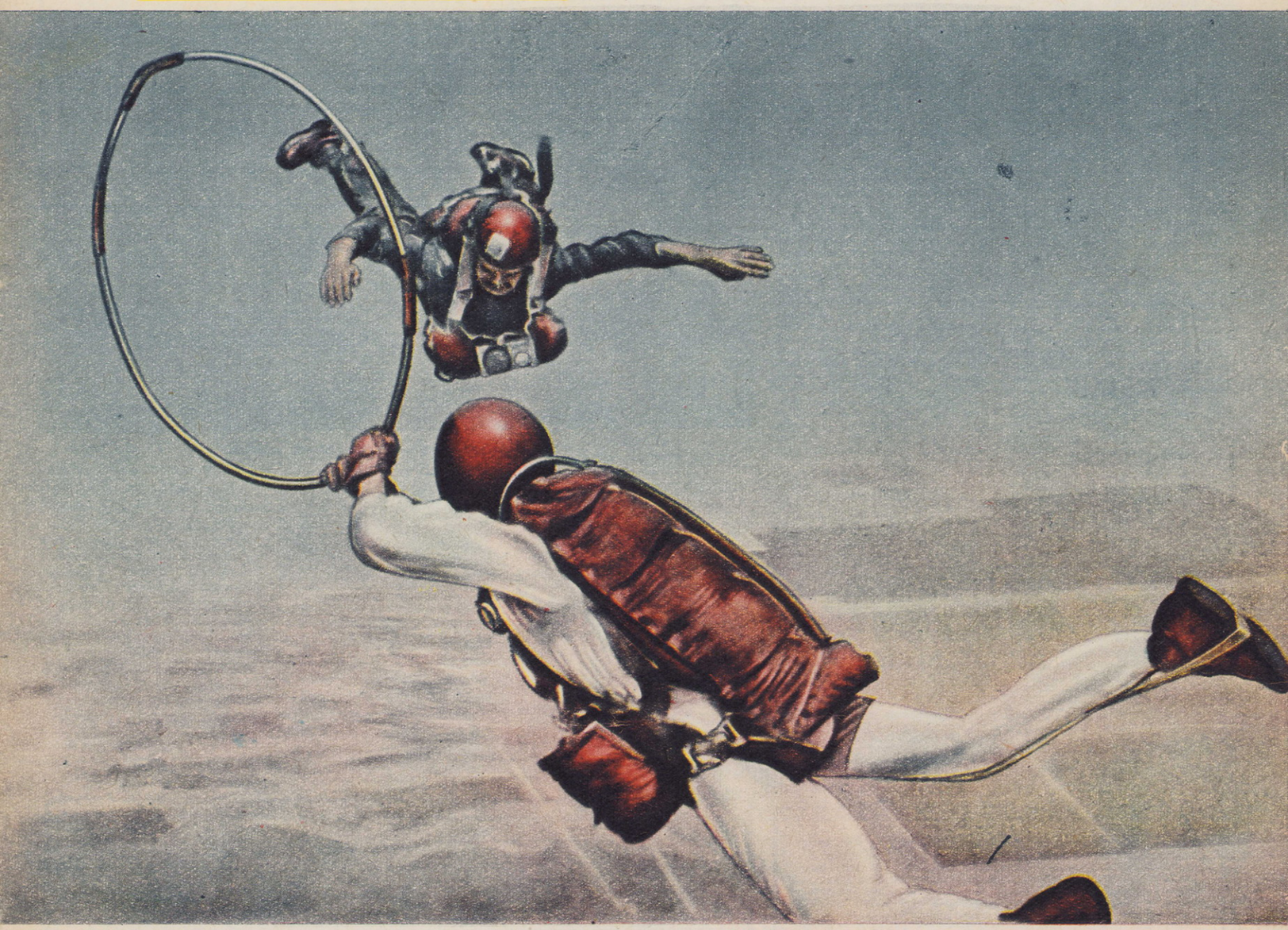
W numerze:

- NA STARCIE MISTRZOSTW POLSKI
- WSPOMNIENIA Z LOTNICZYCH WAKACJI
- RAKIETA „NEKSOS"
- ATAK Z WYSOKOŚCI 4000 METRÓW — CZYLI LUFTWAFFE W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ W 1939 R.

SKRZYDLATA POLSKA

NR 36 (739) ● 5. IX. 1965 r. ● ROK XXI XXXV ● CENA ZŁ 2



Nasza okładka przedstawia niecodzienną sytuację w powietrzu na wysokości rzędu 4000 metrów. Na tej bowiem wysokości amerykański skoczek spadochronowy dokonuje niezwykłego wyczynu podczas spadania (z prędkością około 50 metrów na sekundę) — przejścia przez obręcz trzymaną przez byłą mistrzynię świata w sporcie spadochronowym Amerykankę Muriel Simbro. Niecodzienny wyczyn i niecodzienne zdjęcie wykonane zostało przez trzeciego skoczka.

ŚWIĘTO LOTNICTWA W „SZKOLE ORLĄT"

W Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie odbyły się w niedzielę, 22 sierpnia br., centralne uroczystości związane ze Świętem Lotnictwa Polskiego. Dwudziestą pierwszą rocznicę ludowego Lotnictwa Polskiego obchodzono wraz z jubileuszem powojennego dwudziestolecia istnienia sławnej i zasłużonej „Szkoły Orląt".

Na uroczystości lotniczego święta przybyli: wiceminister Obrony Narodowej Główny Inspektor Obrony Terytorialnej — gen. dyw. Grzegorz Korczyński, członek KC PZPR, kierownik Biura Prasy KC — Stefan Olszowski, wiceministrowie: Spraw Wewnętrznych — gen. bryg. Franciszek Szlachcic, Przemysłu Ciężkiego — Jan Szewczyk oraz Komunikacji — Walenty Szablewski, Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, prezes ZG LOK, zastępca szefa GZP WP — gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, zastępca szefa GZP WP — gen. bryg. Władysław Polański, prezes ZG APRL — Stefan Antosiewicz oraz przedstawiciele wojewódzkich władz partyjnych i państwowych z Warszawy, Lublina, Kielc, reprezentanci lotnictwa cywilnego i sportowego, organizacji społecznych i młodzieżowych.

Wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Obrony Terytorialnej — gen. dyw. Grzegorz Korczyński w towarzystwie komendanta szkoły płka pil. Józefa Kowalskiego gratuluje pilotom pięknych popisów w powietrzu.

Przed południem odbyły się na lotnisku OSL pokazy lotnicze z udziałem pilotów sportowych i wojskowych (kadry OSL), które podziwiały tłumy widzów z Dęblina i okolic. Rozpoczął je śmigłowiec Mi-1, który uniósł w górę na linie spadochroniarza sierż. Stanisława Chmiela. Po oderwaniu się z liny, skoczek z niezwykłą precyzją wylądował tuż przed trybuną honorową. Następnie na szybowcu „Jastrząb" świetną akrobację wykonał por. lek. pil. Tadeusz Śliwak, a S. Studencki zademonstrował swe mistrzostwo w akrobacji na „Zlinie-26". Zespołowym pilotażem na samolotach „Zlin-26" „głowa w głowę" popisywali się bracia Stanisław i Ryszard Kasperkowie. Z kolei start szybowca „Mucha" za Mi-1 oraz zawis za śmigłowcem zademonstrowali mjr pil. Gustaw Ciastek (Mi-1) i mjr Andrzej Zemanek („Mucha"). Mjr Ciastek dał potem pokaz wyższego pilotażu na śmigłowcu. W dalszym ciągu pokazów akrobację na samolotach polskiej konstrukcji wykonali kpt. pil. Andrzej Majewski (TS-8 „Bies") i kpt. pil. Tadeusz Kozłowski (TS-11 „Iskra"). Pokazy odrzutowców rozpoczął ppłk pil. Zdzisław Plezia na samolocie LIM-2. Następnie cztery odrzutowce tego samego typu (dowodził nimi mjr Feliks Pawlak) dały wspaniały popis akrobacji zespołowej, wykonany z niezwykłą precyzją. Największą sensację wzbudził przelot samolotu naddźwiękowego ze skrzydłami w kształcie delty, pilotowanego przez mjr pil. Stanisława Radziejowskiego. Akrobacja skoczków spadochronowych ze świecami dymnymi (sierż. Larek i plut. pchor. Jancewicz) oraz katapultowanie z samolotu szkolno-bojowego SB LIM-2 (por. Turczyniak) zakończyło niezwykle ciekawe i mistrzowsko wykonane pokazy dęblińskie.

Następnie goście, odprowadzeni przez komendanta szkoły płka pil. Józefa Kowalskiego, zwiedzili wystawę sprzętu lotniczego, Wydział Szkolenia OSL oraz wzięli udział we wspólnym żołnierskim obiedzie. Podczas obiadu głos zabrał generał Grzegorz Korczyński, który złożył serdeczne życzenia lotnikom polskim oraz kadrze i podchorążym Oficerskiej Szkoły Lotniczej, życząc im wielu sukcesów dla chwały polskich skrzydeł i dla dalszego wspaniałego rozkwitu ludowego Lotnictwa Polskiego. Pozdrowienia dla polskich lotników przekazali również wiceministrowie Przemysły Ciężkiego i Komunikacji, prezes ZG APRL oraz przedstawiciele władz terenowych. Zabrał także głos znakomity pisarz lotniczy — Janusz Meissner.

Po południu w klubie Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie odbyła się uroczysta akademia z okazji Święta Lotnictwa Polskiego. Referat wygłosił Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. W imieniu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego oraz kierownictwa MON przemawiał wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Obrony Terytorialnej, gen. dyw. Grzegorz Korczyński. Pozdrowienia od radzieckich lotników wojskowych przekazał polskim lotnikom gen. mjr lotnictwa Borys Mieliochin. Wręczył on również komendantowi dęblińskiej szkoły upominek od radzieckich lotników. W imieniu mieszkańców województwa warszawskiego pozdrowienia dla lotników przekazał sekretarz Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR — Stanisław Kania. W części artystycznej wystąpił Centralny Zespół Artystyczny Wojska Polskiego.

Uroczyste akademie, wieczornice oraz zabawy i festyny z okazji Święta Lotnictwa Polskiego odbyły się tego dnia również w innych jednostkach lotniczych. (kon)

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z okazji Święta Lotnictwa Polskiego

ŻOŁNIERZE! LOTNICY!

W dniu dzisiejszym — w dwudziestą pierwszą rocznicę powietrznych bojów stoczonych z hitlerowskim najeźdźcą nad przyczółkiem wareckim, ludowe Lotnictwo Polskie obchodzi doroczne święto. Chlubne tradycje frontowe lotników polskich, którzy walczyli zwycięsko na głównych frontach II wojny światowej, kontynuują obecnie z honorem nasi żołnierze wojsk lotniczych i obrony powietrznej kraju.

Dziś nasze lotnictwo jest mocnym ogniwem siły obronnej PRL — tak pod względem wyposażenia w nowoczesną broń jak pod względem oddania sprawie ojczyzny i socjalizmu jego lotników i żołnierzy, stale doskonalących swą gotowość bojową, czujnych wobec wciąż zagrażających pokojowi sił militaryzmu bońskiego i jego amerykańskich opiekunów, którzy już pogwałcili pokój i wolność narodów w Wietnamie i w innych rejonach świata. Dziś ludowe Lotnictwo Polskie w nierozerwalnym braterstwie broni z siłami powietrznymi państw Układu Warszawskiego, z najpotężniejszym lotnictwem świata — lotnictwem radzieckim, pełni ofiarnie służbę na straży naszej przestrzeni powietrznej i wnosi swój godny wkład w sprawę bezpieczeństwa sojuszniczych narodów.

LOTNICY! ŻOŁNIERZE!

Z okazji dnia lotnictwa pozdrawiam was serdecznie i życzę dalszych osiągnięć w służbie dla dobra naszej ludowej ojczyzny, socjalizmu, pokoju.

Pozdrawiam jednocześnie wszystkich pracowników lotnictwa komunikacyjnego i sportowego oraz inżynierów, techników i robotników przemysłu lotniczego.

Minister Obrony Narodowej
MARIAN SPYCHALSKI
Marszałek Polski

Samoloty odrzutowe przed startem do pokazów.

Tłumy ludności na lotnisku.

Foto: J. Tobolski (2) i J. Konieczny (1)

20-LECIE „ŻOŁNIERZA POLSKIEGO"

W sierpniu br. redakcja znanego i zasłużonego magazynu ilustrowanego „Żołnierz Polski", organu Głównego Zarządu Politycznego Wojska Polskiego i Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju, obchodziła dwudziestolecie swego istnienia.

Z okazji jubileuszu prosimy sympatyczny zespół redakcyjny zaprzyjaźnionego z nami „Żołnierza Polskiego" o przyjęcie serdecznych życzeń dalszego równie pięknego rozwoju pisma, jak najlepszych wyników w pracy dla dobra Ludowego Wojska Polskiego i w dziele upowszechniania ludowej obronności oraz wiele szczęścia w życiu osobistym dla wszystkich członków Zespołu.

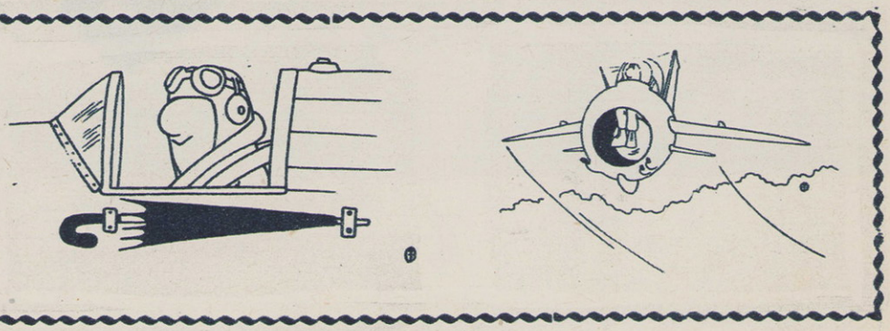
Redakcja
„Skrzydlatej Polski"

NOWE REKORDY POLSKI

Znana szybowniczka **Adela Dankowska** z Centrum Szybowcowego w Lesznie, lecąc w dniu 17 sierpnia br. na szybowcu „Foka-4" po trasie trójkąta 107 km, uzyskała przeciętną prędkość 90,4 km/h. Wynik ten jest nowym rekordem Polski. Poprzedni, ustanowiony w 1962 r. także przez Dankowską, wynosił 84,3 km/h.

Skoczek spadochronowy Aeroklubu Śląskiego **Edward Kulesza** ustanowił w Katowicach nowy spadochronowy rekord Polski. W skokach z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał on średnią odległość od środka koła 2,06 m. Poprzedni rekord wynosił 3,90 m.

Gratulujemy.



W SKRÓCIE

Z OKAZJI Dnia Lotnictwa ZSRR odbył się 18 sierpnia br. w Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie uroczysty wieczór, na który złożyły się: odczyt pt. „Potężne skrzydła Kraju Rad" oraz pokaz filmowy.

*

NA ŚLĄSKU przebywała kilkuosobowa delegacja młodzieży Ghany. Goście afrykańscy szczególnie interesowali się zagadnieniami sportu i wychowania fizycznego wśród młodzieży polskiej. W czasie pobytu na Śląsku delegacja odwiedziła m. in. Aeroklub Bielsko-Bialski, gdzie uczestniczyła w uroczystości zakończenia turnusu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

*

W WAŁCZU przygotowano niedawno trawiaste lotnisko dla potrzeb lotnictwa sanitarnego. Powstało ono za sprawą tamtejszej Powiatowej Stacji Pogotowia Ratunkowego, która zmobilizowała do prac w czynie społecznym dwa miejscowe przedsiębiorstwa: Wodno-Melioracyjne i „Nitragine". Już jesienią, po wyrośnięciu trawy i ugruntowaniu się piaszczystego terenu, będą mogły na nim lądować samoloty sanitarne.

*

W DNIACH 19—29 sierpnia br. trwał w całej Europie 10-dniowy „sputnikowy alert". Placówki obserwacji sztucznych satelitów Ziemi w zachodniej części ZSRR, w Polsce, na Węgrzech, w CSRS, NRD oraz we Włoszech i Szwecji dokonywały w tym okresie pomiarów krążących wokół ziemi radzieckich i amerykańskich pojazdów kosmicznych. Drugi alert dla astronomów, tzw. „Operacja Interobs", będzie trwać przez 10 dni września (16—26). Z polskich stacji obserwacyjnych do międzynarodowego programu „Interobs" zaproszono cztery ośrodki: stację w Olsztynie i w Krakowie (przy AGH) oraz dwie warszawskie stacje obserwacyjne — przy Obserwatorium Astronomicznym UW i WAT.

*

6 SAMOLOTÓW Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL brało udział w akcji zwalczania stonki ziemniaczanej, opylając środkami owadobójczymi zagrożone pola województwa olsztyńskiego. Inny samolot LZUG-u brał udział w zwalczaniu stonki ziemniaczanej w województwie rzeszowskim, m. in. w jarosławskich Państwowych Gospodarstwach Rolnych oraz w powiatach Przemyśl i Lubaczów.

*

W ZWIĄZKU ze Świętem Lotnictwa, w Centrum Szkolenia Lotniczego odbyło się spotkanie kadry i rodzin z pilotem 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" — gen. bryg. pil. Michałem Jakubikiem.

*

NIEMAŁĄ sensację wzbudziło w sierpniu lądowanie na warszawskim lotnisku Okęcie wielkiego odrzutowego samolotu komunikacyjnego DC-8. Był to pozarozkładowy samolot Holenderskich Linii Lotniczych (KLM), którym w godzinę później odleciała z Polski do Tokio ponad 100-osobowa grupa japońskich turystów bawiących w naszym kraju. Samolot DC-8 przyleciał do Warszawy specjalnie z Amsterdamu. Lotnisko Okęcie jeszcze raz potwierdziło, że jest zdolne obecnie do przyjmowania wielkich i nowoczesnych odrzutowców komunikacyjnych.

*

PILOT Aeroklubu Kujawskiego, Leonard Maciejewski, przeleciał w sierpniu br. na szybowcu „Bocian" trasę trójkąta 100 km z prędkością ok. 116 km/h. Jest to wynik lepszy od oficjalnego rekordu Polski, jednakże nie może być uznany, ponieważ w czasie rekordowego przelotu nie działał barograf.

POLSKA Z LOTU PTAKA

BIAŁYSTOK. Z prowincjonalnego miasta drugiej kategorii przed wojną — Białystok w Polsce Ludowej urósł do rangi pierwszej jakości centrum kulturalnego i ważnego ośrodka przemysłowego północnowschodnich rejonów kraju. Na zdjęciu: Białostockie osiedle „Centrum"
Foto: T. Sumiński

ECHA LOTNIA

„JAKŻE zamierzchłe wydają się nam dzisiaj te czasy, gdy Polska była krajem prawie bezbronnym, gdy po polskim niebie hulały hitlerowskie samoloty ze złowieszczymi czarnymi krzyżami na skrzydłach, siejąc śmierć, zniszczenie i pożogę — powiedział wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Obrony Terytorialnej, gen. dyw. Grzegorz Korczyński w czasie centralnych uroczystości tegorocznego Święta Lotnictwa Polskiego w Dęblinie. — Nasze lotnictwo było wówczas słabe, dysponowało przestarzałym sprzętem, nie mogącym dorównać hitlerowskim myśliwcom. Polska sanacyjna nigdy nie doceniała wagi lotnictwa na ówczesnym polu walki."

Te odległe i zamierzchłe zdawałoby się czasy, które dla naszej młodzieży są już historią, a od których dzieli nas zaledwie 26 lat, jakże nietrudno konfrontować ze współczesnością — dniem dzisiejszym, zwłaszcza kiedy jest się w Dęblinie uczestnikiem centralnych uroczystości Święta Lotnictwa Polskiego.

Dęblin, a ściślej Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego, stał się w niedzielę — 22 sierpnia br. — jak gdyby stolicą lotnictwa polskiego. Z całego kraju zjechali się doń przedstawiciele wszystkich rodzajów i dziedzin naszego lotnictwa. Stalowe mundury lotników wojskowych przeplatały się z garniturami pilotów cywilnych, ginęły często w tłumie ludności, która gęsto zaległa spaloną słońcem murawę dęblińskiego lotniska.

W upalny i świąteczny dzień, pod niebem Dęblina, w murach „Szkoły Orląt", spotkało się kilka pokoleń lotników polskich — aktywnych uczestników rozwoju polskich skrzydeł na przestrzeni ostatniego pięćdziesięciolecia. Byli wśród nich ci, którzy walczyli z hitlerowskimi piratami we wrześniu 1939 roku, a później bili się z faszystami na innych frontach II wojny światowej

MOCNE OGNIWO

— we Francji, Wielkiej Brytanii, we Włoszech i w Afryce, i ci, którzy walczyli o wyzwolenie Polski ramię w ramię z lotnikami radzieckimi; przybyli także seniorzy naszego lotnictwa, pamiętający Dęblin sprzed 40 laty. Ale najliczniej reprezentowani byli lotnicy dzisiejsi, ci, którzy wyrośli i wyszkolili się już w Polsce Ludowej. Reprezentantom tego właśnie pokolenia, wywodzącego się z obecnej kadry Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, przypadł w udziale zaszczyt demonstrowania w czasie lotniczego święta wysokiego kunsztu pilotażu na nowoczesnym sprzęcie. W Dęblinie, w przysłowiowej kuźni kadr polskiego lotnictwa, w grupie kilku pokoleń lotników, mieliśmy właśnie możność jeszcze raz skonfrontować wczoraj i dziś lotnictwa polskiego.

Wczoraj — przed 26 laty — lotnictwo polskie było słabe i nie mogło obronić naszego nieba przed hitlerowskimi piratami. Dziś, jak podkreślił to generał Korczyński w swym dęblińskim przemówieniu, „dysponujemy najnowszymi, naddźwiękowymi samolotami odrzutowymi, uzbrojonymi w rakiety samonaprowadzające się na cel, typu powietrze — powietrze. Polska pod względem wyposażenia lotnictwa nie ustępuje państwom Europy zachodniej, a pod niektórymi względami góruje nad nimi". Polskie skrzydła są dziś mocnym ogniwem siły obronnej naszego kraju.

„Nasze wspaniałe i nowoczesne lotnictwo — powiedział generał Grzegorz Korczyński na akademii w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie — wsparte potęgą bratnich sił powietrznych Związku Radzieckiego i całego obozu socjalistycznego, stanowi potężną zaporę przeciwko wszelkim próbom nawrotu do ludobójczych poczynań. Awanturnicze żądania bońskich militarystów i rewizjonistów, agresja imperializmu amerykańskiego na bohaterski naród wietnamski, winny jeszcze bardziej wzmóc naszą czujność i nasze wysiłki w stałym umacnianiu ludowej obronności".

Ikarus

WSPOMNIENIA Z LOTNICZYCH WAKACJI

Aby dobrze wykonać skok z samolotu ze spadochronem, trzeba być uważnym słuchaczem zajęć teoretycznych, prowadzonych przez doświadczonego instruktora.

Skończyły się wakacje. Młodzież powróciła do szkoły. Minione wakacje, aczkolwiek nie obfitujące w piękną i słoneczną pogodę, były dla wielu młodych dziewcząt i chłopców wielką przygodą lotniczą. Liczne obozy szkolenia lotniczego, w tym obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I i II stopnia, stały się terenem „niezapomnianych przeżyć osobistych", o czym piszą nieprzerwanie w listach do redakcji nasi Czytelnicy. „To były wspaniałe dni w moim życiu" — piszą Grzegorz S. z Kielc, Mieczysław G. z Białegostoku, Jerzy B. z Gdańska i Jacek W. z Torunia, „to były dni, które pozostaną na długo w naszej pamięci".

Obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego przeprowadzone w aeroklubach regionalnych dały okazję młodzieży — poza stroną emocjonalną — poznania życia wojskowego i co najważniejsze — lotnictwa.

Poniżej publikujemy relacje z tegorocznych obozów szkoleniowych nadesłane nam przez naszych korespondentów w Białymstoku i Poznaniu.

SKRZYDLATE ZMS

Powstałe przy Aeroklubie Poznańskim w br., z inicjatywy pilota szybowcowego Gromosława Czempińskiego, Koło ZMS może się poszczycić wieloma sukcesami organizacyjnymi, mimo stosunkowo krótkiego okresu swego istnienia.

Do niewątpliwych osiągnięć należy przede wszystkim zorganizowanie dla 25 osób obozu kondycyjno-wypoczynkowego ZMS na lotnisku AP w Kobylnicy oraz liczne kontakty z młodzieżą ZHP i Ośrodkiem Szkoleniowo-Wypoczynkowym ZMS w Rudnie k/Wolsztyna. Do organizacji obozu wydatnie przyczynił się Komitet Wojewódzki ZMS w Poznaniu. Pomógł on finansowo oraz zabezpieczył część sprzętu sportowego, za co tą drogą szybownicy i spadochroniarze składają swe serdeczne podziękowanie. Mimo nienadzwyczajnej pogody kadra szkoleniowa obozu wykorzystuje każdą dosłownie minutę, aby lotnicy ZMS-owcy mogli potrenować. W dniach nielotnych — radio, telewizja, film, gry towarzyskie oraz pogadanki społeczno-polityczne z dziedziny lotnictwa wypełniają czas. Komendantem obozu jest M. Czempiński. Kadrę szkoleniową stanowią kpt. Edward Stein, szef wyszkolenia AP Władysław Szajkowski, instruktorzy Andrzej Płaziński i Sławomir Pomietlak.

Kierownictwo obozu nawiązało ścisły kontakt z obozami młodzieżowymi ZMS i ZHP. Przeprowadzono przelot nad obozami harcerskimi „Akcja Trzcianka 65", w czasie którego zrzucono meldunki o rozpoczęciu Wielkiej Gry Harcerskiej oraz przekazano pozdrowienia i życzenia od uczestników obozu lotniczego ZMS.

Grupa ZMS przy AP odwiedziła Ośrodek Szkoleniowo-Wypoczynkowy ZMS w Rudnie, w którym zgrupowana jest młodzież w ilości 500 osób z woj. poznańskiego. Wykonano skoki spadochronowe, akrobacje szybowcową oraz przeprowadzono gawędę lotniczą połączoną z technicznym pokazem szybowca, spadochronu i radiosprzętu. W gawędzie zabierali głos: instr. Sławomir Pomietlak — na temat spadochroniarstwa, pilot szybowcowy Gromosław Czempiński — omówił szybownictwo, a wiceprezes AP Mieczysław Czempiński — zagadnienia szkoleniowe. Gawędę prowadził Borys Wierzejewski.

Serdeczne podziękowanie, z kwiatami i uściskami, było wyrazem wdzięczności ze strony obozowiczów w Rudnie. W najbliższym czasie przewiduje się wyświetlanie filmów lotniczych oraz występy modelarzy, którzy przeprowadzą akrobację i loty modeli radiem sterowane.

Borys Wierzejewski

„A więc pamiętajcie, tak a nie tak" — przypomina po raz ostatni przed lotem instruktor, w tym przypadku szef wyszkolenia AP Władysław Szajkowski. Młodzi piloci uważnie słuchają wskazówek instruktora.

PILOT GOTÓW!

Pilot? — Gotów! Sciągarka? — Gotowa! Startowy unosi do góry prostokątną, biało-czerwoną tarczę. Na przeciwnym skraju lotniska wyciągarka gotowa do wyciągania kolejnej maszyny w powietrze. Jeszcze tylko wymiana świateł sygnalizacyjnych i stalowa lina naprężą się. Startowy pochyla do poziomu tarczę i dwuosobowy szybowiec „Czapla" rusza z miejsca, odrywa się od ziemi i po chwili stromo unosi się w powietrze. Wysokość 300 m. Stupięćdziesięciokonny silnik „Tura" zredukował obroty. Lekkie oddanie drążka i po chwili stalowa lina ze spadochronikiem spada na ziemię. „Czapla" i ich dwóch. Uczeń w pierwszej kabinie przechyla szybowiec w lewo. Horyzont szybko ucieka w przeciwną stronę. — Za głęboki zakręt — słychać głos instruktora. Uczeń jeszcze bardziej się skupia. — A teraz po prostej, bez zwisów, uważaj na prędkość — za plecami znów głos instruktora. Po kilku minutach szybowiec miękko ląduje obok strzały. Chłopcy szybko ściągają maszynę z pasa lądowania, bo oto już następny znajduje się w powietrzu.

Takie były pierwsze dni uczestników obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Szkolenie rozpoczęło 21 chłopców. Uczniowie szkół średnich, najlepsi z najlepszych. Nim rozpoczęli loty w Aeroklubie Białostockim, musieli dać z siebie wiele wysiłku, by otrzymać promocje do klas maturalnych. Konieczna była dobra opinia wychowawcy klasy, zarządu szkolnego ZMS i pomyślne orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej.

Obóz został podzielony na trzy grupy. Ci wszyscy, którzy już ukończyli program lotów za wyciągarką, uczyli się pilotażu na szybowcach wyczynowych. Instrukcji udzielała Wiera Kamińska. Pozostali, zupełnie surowi podzieleni zostali na dwie grupy. Oddano ich w dobre ręce. Instruktorzy-piloci Janusz Gadomski i Józef Bujak to ludzie z ogromnym doświadczeniem.

Po opanowaniu techniki pilotażu, a głównie startu i lądowania i po wykonaniu z instruktorem około 50 wzlotów przyszły chwile na tzw. laszowanie — pierwszy samodzielny lot. Każdy z uczestników musiał wykonać 20 lotów samodzielnych, by uzyskać pierwszy stopień wyszkolenia lotniczego — III klasę pilota szybowcowego.

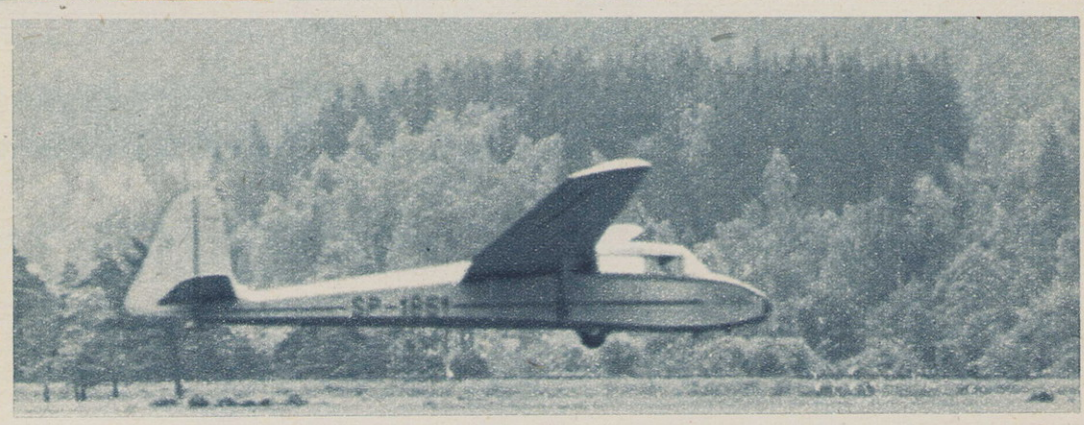
Prymusami obozu zostali: Romuald Sudnik — Liceum Ogólnokształcące, Siemiatycze, Tadeusz Wyszyński — Technikum Mechaniczne, Suwałki, oraz Jerzy Cymbor — Technikum Ekonomiczne, Ełk. Byli oni wzorem i przykładem dobrej pracy i koleżeństwa.

Wszyscy ci, którzy latali na szybowcach wyczynowych, uzyskali wiele cennych osiągnięć. Chociaż nie zawsze warunki i pogoda dopisywała, to jednak Krzysztof Damięcki i Marian Sawicki, uczniowie, Technikum Mechanicznego w Białymstoku, zdobyli srebrne odznaki szybowcowe. Nim spotkają się w przyszłym roku na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia, czeka ich ciężka i niełatwa praca — matura. Od niej bowiem zależy, czy zostaną dopuszczeni do nauki pilotażu na samolotach. Przed nowym rokiem szkolnym życzyć im wypada wszystkiego najlepszego.

Tadeusz Korzonek

Uczestnicy LPW I stopnia przechodzili szkolenie szybowcowe z instruktorem na dwumiejscowej „Czapli" (po prawej). Demonstrowanie sprzętu lotniczego na jednym z obozów szkoleniowych, prowadzonych przez aerokluby regionalne. Duże zainteresowanie lotnictwem, a przede wszystkim szybownictwem wykazują dziewczęta (zdjęcie poniżej). Fragment uroczystego zakończenia szkolenia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego w Bielsku-Białej. Życzenia dalszych sukcesów podniebnych i świadectwo ukończenia — finalizują szkolenie (wyżej).

Foto: S. Jaśko (5) i B. Koszewski (1)



NA STARCIE MISTRZOSTW POLSKI

JESZCZE nie minęły wrażenia z zakończonych przed tygodniem w Katowicach Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych Budapeszt — Katowice — Ostrava, a już witamy na starcie we Wrocławiu najlepszych polskich skoczków spadochronowych, którzy przystępują do bardzo trudnego pojedynku sportowego. Pojedynek ten przyniesie najlepszym skoczkom spadochronowym tytuły mistrzowskie oraz miejsce w Spadochronowej Kadrze Narodowej. Miejsce w nowej Kadrze Narodowej będzie tym cenniejsze, bowiem zapewni nowym kadrowiczom udział w eliminacjach, w wyniku których powołani zostaną do reprezentowania naszego kraju na Spadochronowych Mistrzostwach Świata 1966. Jak wiadomo, mistrzostwa te organizuje w Lipsku Aeroklub NRD.

W tym roku skoczkowie spadochronowi dwukrotnie startowali w zawodach poza granicami kraju (Jugosławia i NRD) oraz trzykrotnie rywalizowali ze skoczkami zagranicznymi na terenie Polski (Katowice, Lublin i Wrocław). Jeśli nasi sportowcy swój udział w zawodach za granicą skwitowali przeciętnymi względnie mniej niż przeciętnymi wynikami sportowymi, to na terenie kraju zajęli wysoko notowane miejsca. W tym przypadku na szczególną pochwałę zasługują młodzi, mniej doświadczeni skoczkowie i mniej obyci z imprezami zagranicznymi, którzy wykazali wiele ambicji sportowej w spotkaniach ze skoczkami zagranicznymi. Oczywiście spotkania te dały im wiele okazji do porównania swych umiejętności spadochronowych. I co najważniejsze okazały się bardzo potrzebne. Reasumując należy stwierdzić — co zresztą wielokrotnie postulowaliśmy na naszych łamach — iż startów zagranicznych i spotkań z zawodnikami zagranicznymi w kraju — w imprezach spadochronowych — mają nasi sportowcy stanowczo za mało. A wiemy z doświadczenia, że każdy udział dobrze przygotowanej drużyny kobiecej i męskiej w zawodach zagranicznych przynosi naszemu sportowi ogromne korzyści.

Powyżej: Stanęli na starcie tegorocznych zawodów. Który z nich zostanie mistrzem Polski? Poniżej: To był skok 37 centymetrów od środka krzyża.

Jak już wspomniano, 5 września br rozpoczęły się we Wrocławiu X Spadochronowe Mistrzostwa Polski oraz II Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Kto startuje w mistrzostwach? Członkowie Spadochronowej Kadry Narodowej wyłonieni po mistrzostwach w ubiegłym roku oraz uczestnicy Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", którzy w wyniku eliminacji do 15 sierpnia br zakwalifikowali się do tej największej imprezy spadochronowej przeprowadzanej każdego roku w naszym kraju.

Przy analizie listy skoczków zakwalifikowanych do mistrzostw Polski uderza nas przyjemny fakt. Otóż poprzez Zawody Całoroczne uzyskało prawo startu w mistrzostwach wielu młodych, a co najważniejsze — rokujących duże nadzieje na przyszłość sportowców. Są to na ogół mało znani skoczkowie spadochronowi. I to nas najbardziej cieszy. Nie ukrywamy też swej opinii i jesteśmy przekonani, że młodzież ruszy do ataku na uzyskanie czołowych pozycji, i w wielu przypadkach w czasie rywalizacji zawodniczej okaże się lepsza. Co prawda wiek-

sze szanse mają dotychczasowi kadrowicze, a więc skoczkowie, którzy uczestniczyli w obozach przygotowawczych i spotkaniach międzynarodowych. Niemniej jednak skoczkowie młodzi również posiadają więcej ambicji i silnej woli zwycięstwa niż ich starsi i bardziej od nich doświadczeni koledzy. Będziemy więc oczekiwali wiele emocjonujących pojedynków sportowych na tegorocznych mistrzostwach Polski.

Trochę miejsca poświęcimy na omówienie nowego regulaminu mistrzostw. Regulamin ten zawiera nowe zasady rozgrywania konkurencji i uzyskiwania tytułów mistrzowskich przez wprowadzenie w czasie trwania zawodów — eliminacji.

Na wstępie kilka słów wyjaśnienia. Do tej pory na mistrzostwach Polski rozgrywano cztery względnie trzy konkurencje. Tytuł mistrza Polski zdobywał ten skoczek, który uzyskał największe noty punktowe za wszystkie rozegrane konkurencje. Tegoroczny regulamin wprowadza zasadnicze zmiany w wyłanianiu mistrzów Polski.

Otóż X Spadochronowe Mistrzostwa Polski rozgrywane będą w dwóch konkurencjach indywidualnych. Podobnie przeprowadzone będą II Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Każda konkurencja rozgrywana będzie dwa razy — raz w półfinałach i raz w finałach.

Skoczek spadochronowy spada „żabką". Styl spadania poprawny, ale nie każdy skoczek tak potrafi.

Oczywiście do półfinałów dopuszczeni są wszyscy zgłoszeni zawodnicy. Natomiast do finału zostanie zakwalifikowanych w każdej konkurencji pierwszych 15 seniorów (X Spadochronowe Mistrzostwa Polski) oraz pierwszych 10 juniorów (II Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów). Te postanowienia dotyczą klasyfikacji mężczyzn. W klasyfikacji kobiecej mistrzostw, w przypadku jeżeli zawodniczek będzie mniej niż dziesięć, przeprowadzane będą tylko finały.

Konkurencja I — 3 skoki na celność lądowania z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek. Zalicza się tylko dwa najlepsze skoki, przy czym ocenia się jedynie celność lądowania. Za lądowanie w centrum (w środku krzyża) zawodnik uzyskuje 500 pkt. Za każdy centymetr odległości od środka koła traci 0,5 pkt (za dwa centymetry 1 pkt). A więc maksymalnie skoczek może zdobyć 1000 pkt (2×500 pkt). I teraz po rozegraniu tej konkurencji w półfinale, wyłonieniu 15 seniorów i 10 juniorów, zawodnicy przystąpią do powtórzenia skoków, ale już w finale. Konkurencja finałowa obejmuje tylko dwa skoki, przy czym oba są liczone. Punktacja taka sama jak w półfinale. Oczywiście otwarcie spadochronu po 10 sekundach (opóźnienie) pozbawia zawodnika punktów za skok.

Konkurencja II (tylko dla seniorów). W półfinale zawodnik wykonuje 3 skoki z wysokości 2000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sekund i wykonywaniem figur akrobacji. Zawodnik w tej konkurencji obowiązany jest wykonać trzy podane w regulaminie mistrzostw wiązanki figur. Dla zorientowania podajemy dla przykładu tylko pierwszą wiązankę: spirala w lewo, spirala w prawo, salto w tył, spirala w lewo, spirala w prawo i salto w tył. Oczywiście ocena wykonania tych wiązanek jest bardzo surowa. Bierze się pod uwagę poprawność i czystość wykonania.

W półfinale zawodnicy przeprowadzają trzy skoki; zalicza się dwa najlepsze. W finale — dwa skoki, przy czym oba skoki są zaliczane. Zawodnicy wykonują wiązankę podaną komisji sędziowskiej przed startem.

Konkurencja II (dla juniorów) — w półfinale 3 skoki z wysokości 1800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 20—25 sekund i wykonywaniem wiązanki figur. Zalicza się dwa najlepsze skoki. Juniorzy wykonują wiązanki w podobnym układzie jak seniorzy, ale bez salt. W finale tej konkurencji przewidziane są tylko dwa skoki, przy czym oba są liczone.

Konkurencja III (skoki grupowe) rozegrana będzie wówczas, jeśli do udziału w niej zgłoszonych zostanie co najmniej pięć drużyn. Każdy aeroklub regionalny może wystawić tylko jedna drużynę, w skład której mogą wejść wszyscy uczestnicy mistrzostw (kobiety, seniorzy i juniorzy). W czasie rozgrywania konkurencji skład drużyn nie może być zmieniany. Drużyna zgłoszona do tej konkurencji wykonuje 3 skoki z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0-10 sek na celność lądowania, w grupie trzech skoczków. Zawodnicy wykonują skoki każdy do swego koła o promieniu 10 m, wyznaczonego przed startem samolotu przez kapitana drużyny. Zaliczane są wszystkie trzy skoki. Maksymalna suma zdobytych punktów przez drużynę wynosi 4500 pkt (3 × 500 pkt × 3).

O wywalczonych tytułach mistrzowskich, a będzie ich kilka, poinformujemy naszych Czytelników w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika. **(m)**

Ostatnie rozmowy przed wejściem do samolotu. Za chwilę nastąpi start. Trzeba się skupić, szybko myśleć, taktycznie rozegrać podejście do koła i lądować w celu.
Foto: B. Koszewski (1) i TM (4)

PÓŁMETEK SPADOCHRONOWY

DRUGI z kolei półmetek spadochronowy — pierwszy w zeszłym roku — zakończył się zakwalifikowaniem do X Spadochronowych Mistrzostw Polski i II Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów 45 skoczków-uczestników VIII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski".

Jak wiadomo, Zawody Całoroczne w sporcie spadochronowym prowadzone od kilku lat przez naszą redakcję podniesione zostały uchwałą Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL do rangi kwalifikowania uczestników tychże zawodów do startu w mistrzostwach Polski. Pierwsza próba eliminacji wypadła pomyślnie. Po doświadczeniach ubiegłorocznych możemy być dzisiaj bardziej zadowoleni z przebiegu drugiego półmetka, który zakończył się 15 sierpnia br. Najlepszym sprawdzianem poziomu uzyskanych wyczynów dla komisji sędziowskiej Zawodów Całorocznych były wartości punktowe wywalczone przez poszczególnych skoczków, wartości punktowe, które napawają optymizmem na przyszłość.

Termin zgłoszeń wyczynów — 15 sierpnia br. — został dotrzymany przez uczestników Zawodów Całorocznych. Zdarzały się jednak wyjątki dotyczące nie prawidłowo wypełnianej dokumentacji wyczynu. Otóż nie wszystkie sekcje spadochronowe przesyłały protokoły poszczególnych wyczynów zgodnie z obowiązującym wzorem. W tym miejscu trzeba z naciskiem podkreślić, iż brak regulaminowych danych w zgłoszeniu przedłuża pracę komisji sędziowskiej. I tak na przykład brak daty urodzenia uczestnika zawodów utrudnia komisji sędziowskiej szybkie stwierdzenie czy skoczek może startować jako junior, czy też w ogóle nie zakwalifikował się do mistrzostw Polski, ponieważ nie zaliczył ósmej konkurencji (akrobacja). Innym utrudnieniem dla komisji sędziowskiej były niedokładnie wypełnione protokoły zgłoszeń wyczynów. W tym przypadku niewyraźnie napisane nazwisko skoczka sprzyja pomyłkom i niedokładnościom, biorącym początek w sekcjach spadochronowych.

Jak już informowaliśmy, 18 sierpnia br., a więc następnego dnia po ostatecznym terminie zgłoszeń wyczynów, zebrała się Komisja Sędziowska Zawodów Całorocznych, która po wnikliwym zapoznaniu się z dokumentacją nadesłanych wyczynów podjęła uchwałę o zakwalifikowaniu 45 skoczków spadochronowych, spośród 60 startujących, do udziału w mistrzostwach Polski seniorów i juniorów.

Niestety, 15 zawodników nie zostało zakwalifikowanych do udziału w mistrzostwach. Zasadniczym powodem było to, iż każdemu zawodnikowi z tej piętnastki brak było przynajmniej jednej konkurencji kwalifikującej do udziału w mistrzostwach. I tak na przykład Andrzej Kowalski z Bydgoszczy rozegrał tylko dwie konkurencje (pierwszą i ósmą). Czesław Zawadzki z Lublina — pierwszą i drugą, Jan Stryjak z Jeleniej Góry — tylko ósmą. Oczywiście mogły nastąpić obiektywne trudności spowodowane niepomyślnymi warunkami atmosferycznymi. Mogła też, przez zapomnienie kierownictwa sekcji spadochronowej — po prostu nie zostać wysłana dokumentacja wyczynu. Piszemy o tym dlatego, ponieważ w ubiegłym roku niektórzy kierownicy sekcji po przyjeździe na mistrzostwa Polski do Torunia byli wielce zdziwieni, że wysłana przez nich dokumentacja wyczynu nie została uwzględniona przez Komisję Sędziowską Zawodów Całorocznych. Rzecz niestety miała się inaczej: po prostu dokumentacja taka nie wpłynęła do redakcji. I co najciekawsze, również po zakończeniu mistrzostw i po powrocie do klubów kierownicy ci (a było ich dwóch) nie nadesłali dokumentacji **rzekomo** (podkreślenie nasze) wykonanych skoków i w ten sposób nie zaliczyli swych skoczków do udziału w Zawodach Całorocznych. Sądzimy, że w tym roku nie będziemy słyszeli podobnych zarzutów. A kto wie: może któryś z kierowników sekcji zaspał, nie wysłał dokumentacji i obudzi się w dniu otwarcia mistrzostw Polski we Wrocławiu?

Najlepszym skoczkiem na półmetku spadochronowym okazał się w tym roku Tadeusz Antoniak z Krosna. Dalsze miejsca zajmują: Ryszard Adach z Lublina, Marian Zapart z Kielc, Sylwester Jakubowski z Inowrocławia, Roman Łodziński z Krakowa, Eugeniusz Hilczer z Jeleniej Góry, Marian Makowski z Radomia i Wiesław Pawełkiewicz z Kielc. Oczywiście podana przez nas kolejność w poprzednim numerze i obecnie dotyczy wyników uzyskanych na dzień 15 sierpnia br. Kolejność zajętych miejsc ulegnie zmianie po dodaniu premii za rekordy oraz po uwzględnieniu punktów uzyskanych przez skoczków juniorów.

Mamy nadzieję, że uczestnicy Zawodów Całorocznych nie zakończą udziału w naszej imprezie tylko na zakwalifikowaniu się do mistrzostw Polski, ale również po powrocie z mistrzostw do swych klubów będą przeprowadzać dalej skoki, aby uzyskać lepsze wyniki niż poprzednio. Życzymy więc wszystkim celnych lądowań i czekamy na zgłoszenia wyczynów. (m).

Powstają nowe projekty – RAKIETA „NEKSOS"

NAJWIĘKSZĄ rakietą będącą obecnie w użyciu jest radziecka rakieta nośna typu użytego do wysłania trzyosobowego statku kosmicznego „Woschod" oraz 12-tonowego laboratorium „Proton-1", a dalszą co do wielkości jest amerykańska rakieta nośna typu „Saturn-I". Równocześnie zaawansowane są już prace nad budową rakiety „Saturn-V" o udźwigu kilkakrotnie większym niż udźwig rakiety „Saturn-I". Jak wiadomo rakieta ta ma posłużyć do realizacji załogowej wyprawy na Księżyc.

Aczkolwiek rakieta „Saturn-V" znajduje się dopiero w budowie, to jednak konstruktorzy rozpoczęli już projektowanie jeszcze większych rakiet, gdyż rozwój kosmonautyki bynajmniej nie zakończy się na locie ludzi na Księżyc, a mieć będzie charakter stałego postępu.

Nie ulega wątpliwości, że przyszłe przedsięwzięcia kosmonautyczne wymagać będą rakiet nośnych o olbrzymim udźwigu, w związku z czym już teraz należało podjąć prace w kierunku ich skonstruowania ze względu na to, że zaprojektowanie i zbudowanie wielkiej rakiety trwa bardzo długo.

Niestety postęp prac w dziedzinie rakiet jądrowych, chociaż istnieje, jest powolniejszy niż to pierwotnie oczekiwano. W związku z tym w chwili obecnej konstruktorzy rakiet wychodzą z założenia, że projektowane superrakiety winny mieć źródła napędu oparte o chemiczne mieszanki paliwowe, przede wszystkim wodoro-tlenowe, a być może wodoro-fluorowe.

Obecnie istnieje już kilka wyraźnie skonkretyzowanych projektów technicznych takich superwielkich rakiet nośnych. Jedną z nich nazwano w USA „Neksos".

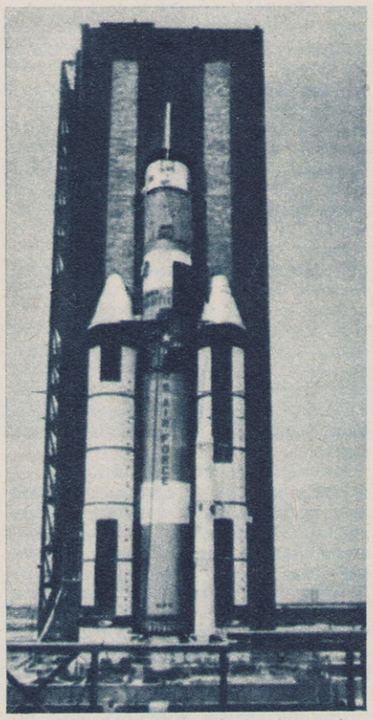
Projekt ten zakłada skonstruowanie rakiety zdolnej do wprawienia w bliskoziemski ruch satelitarny ładunku o masie od 450 do 900 ton, przy czym w rakiecie tej zastosowano by szereg nowych rozwiązań konstrukcyjnych zwiększających jej użyteczność.

Przede wszystkim ma to być rakieta tylko jednoczłonowa, czyli o znacznie prostszej konstrukcji niż obecne wieloczłonowe zespoły nośne. Ponadto rakieta ta po wprawieniu ładunku w ruch ma powracać w stanie nieuszkodzonym na Ziemię, co umożliwiać będzie jej wielokrotne użycie, przyczyniając się do potanienia niezwykle kosztownych obecnie przedsięwzięć kosmonautycznych. Rakieta „Neksos" ma mieć przy tym taką budowę, że możliwe będzie dokonywanie w niej zmian konstrukcyjnych, włącznie z przystosowaniem jej do napędu przy pomocy jądrowych silników rakietowych. Możliwe ma być także łatwe domontowywanie do korpusu rakiety pomocniczych rakiet startowych zasilanych paliwem w postaci stałej, w związku z tym będzie ona użyteczna przez znacznie dłuższy okres czasu niż rakiety obecne.

Rakieta „Neksos" w mniejszej wersji ma mieć postać mniej więcej cylindryczną. Cylinder ten mieć będzie wysokość 35 m i średnicę górną — 46 m, a dolną — 50 m. Od góry cylindryczny korpus rakiety ma być nakryty lekko wypukłą pokrywą, a w środku dolnej jego części ma się znajdować główny silnik napędowy wytwarzający ciąg 11 000 T (będzie to silnik z tak zwanym centralnym ciałem). Na obwodzie podstawy korpusu rakiety mają się mieścić 4 grupy symetrycznie rozmieszczonych względem siebie silników. Złożone one będą łącznie z 12 silników wytwarzających ciąg 350 T każdy. Silniki te mają umożliwić sterowanie rakiety.

W silnikach rakiety ma być zastosowana płynna mieszanka paliwowa złożona z wodoru i tlenu. Wodór w ilości 1589 t ma się mieścić w jednym potężnym zbiorniku jajowatego kształtu. Ściany tego zbiornika mają być wykonane ze stopu tytanowego i mieć grubość od 5,8 do 8,9 mm. Izolację termiczną będzie stanowić szklany tekstolit o grubości 6,35 mm. Masa tego zbiornika wynosić będzie 166 t. Tlen ma się mieścić w zbiorniku mającym kształt dętki samochodowej o średnicy około 8,5 m. Otaczać on będzie dolny koniec zbiornika z wodorem. Zbiornik tlenu ma mieć masę około 55 ton.

W chwili startu z naziemnej lub nawodnej platformy startowej rakieta ma mieć masę 11 000 t. Rakieta ma być zdolna do wprawienia w bliskoziemski ruch satelitarny ładunku o masie 450 t, a więc kilkakrotnie większego niż ten, który może być wprawiony w ruch przez rakietę „Saturn-V".



„Titan III-C", największa rakieta nośna zbudowana dotychczas w USA.

Po osiągnięciu tego mają być włączane 4 rakietowe silniki hamujące umieszczone w przedniej części korpusu. Powodować one będą szybkie odłączenie się rakiety od wyniesionego przez nią ładunku, a następnie opadnięcie rakiety ku Ziemi. Dla zabezpieczenia przed nagrzewaniem aerodynamicznym w atmosferze w czasie powrotu rakiety na Ziemię, wypukła pokrywa przedniej części jej korpusu ma być osłonięta pancerzem termicznym o grubości około 2,5 mm, wykonanym ze stopu tytanowego. Między tym pancerzem, a zbiornikiem wodoru znajdować się będzie warstwa styropianu mająca w środku grubość 0,3 m, a na brzegach 1,5 m. Zapobiegać ona będzie przenikaniu ciepła do wnętrza korpusu rakiety, a jednocześnie stanowić będzie w czasie lądowania na Ziemi amortyzator wstrząsu.

Dla ustabilizowania orientacji przestrzennej powracającej na Ziemię rakiety względem kierunku jej ruchu — z bocznych ścian jej cylindrycznego korpusu będą wysuwane 4 aerodynamiczne brzechwy.

Opór powietrza działający na wielką czołową powierzchnię lekkiego (po zużyciu składników mieszanki paliwowej) korpusu rakiety powodować będzie zmniejszenia prędkości jej opadania do zaledwie 100 m/sek. Bezpośrednio przed wodowaniem na oceanie włączana będzie bateria hamujących silników rakietowych wytwarzających ciąg około 4000 T, zmniejszająca prędkość w chwili zetknięcia z wodą do 0. Masa wszystkich urządzeń umożliwiających powrót rakiety na Ziemię w stanie nie uszkodzonym ma stanowić 18% masy całej rakiety (opróżnionej ze składników mieszanki paliwowej), co nie jest wielkością dużą.

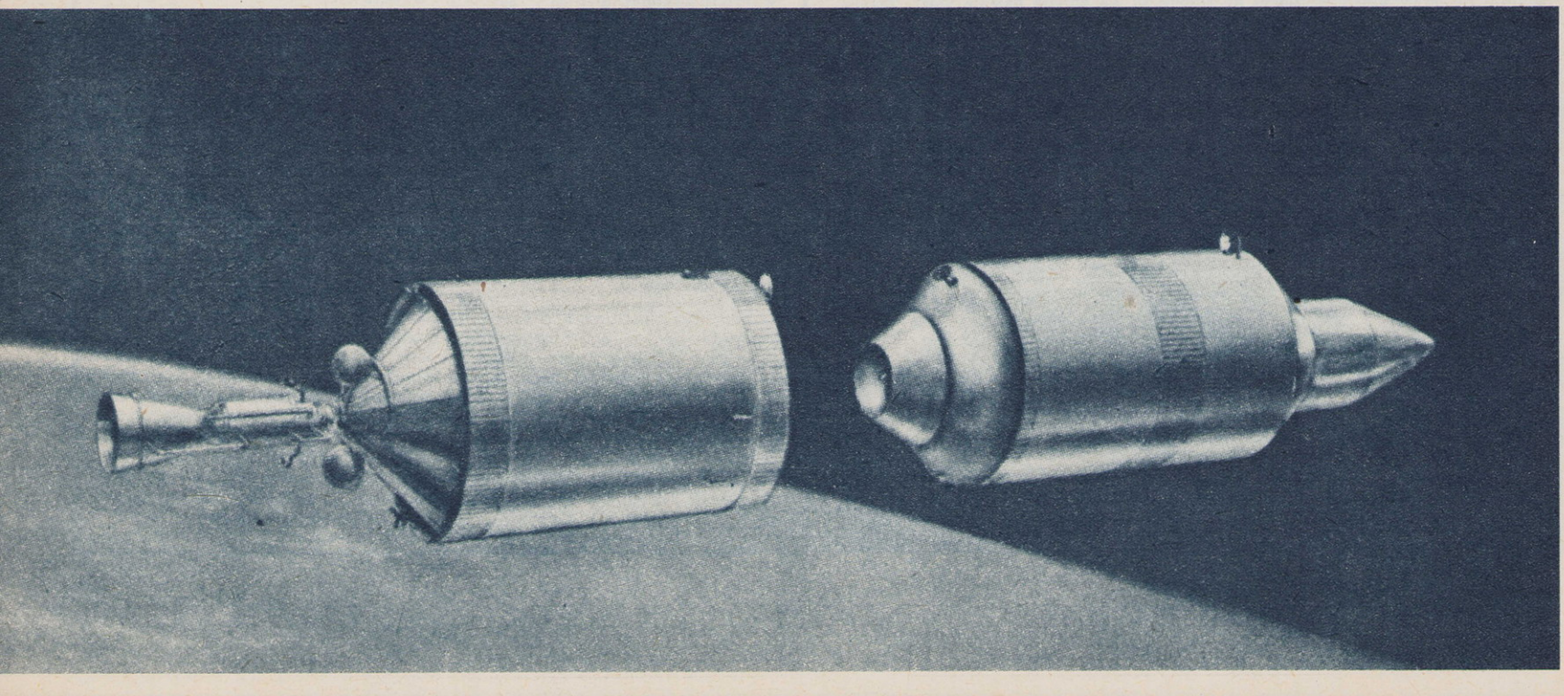
Wielki udźwig rakiety pozwoli na wysyłanie przy jej pomocy na Księżyc załogowych statków kosmicznych w sposób bezpośredni, to znaczy bez wykonywania w sąsiedztwie Księżyca skomplikowanego i niebezpiecznego manewru spotkania w Kosmosie. Rakieta „Neksos" w pierwszej wersji umożliwi wysłanie ku Księżycowi statku kosmicznego o masie 200 t.

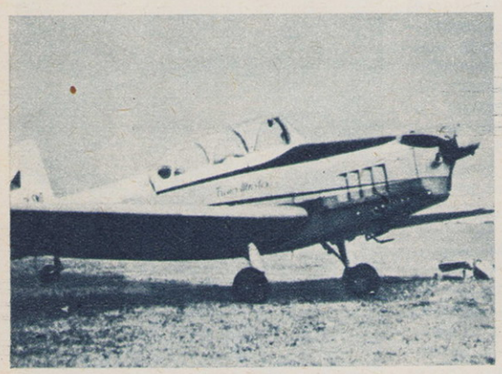
Jeszcze większe rozmiary będzie miała rakieta „Neksos" w drugiej wersji. Jej korpus osiągnie wysokość — 44 m, średnicę górną 56 m, a dolną — 62 m. Silnik napędowy będzie wytwarzał ciąg 22 000 T, a silniki sterujące ciąg łączny 7000 T. Rakieta ta ma mieć masę startową 22 000 t, a udźwig 900 t dla bliskoziemskiej orbity satelitarnej. Umożliwiać ona będzie bezpośrednie wysyłanie na Księżyc statków kosmicznych o masie 400 t z kilkunastoosobowymi załogami.

Umożliwi ona zapewne wysłanie pierwszego międzyplanetarnego załogowego statku kosmicznego USA. Wymaga to wysłania w przestrzeń międzyplanetarną statków kosmicznych o masie około 300 t. Dodać jednak należy, że obecnie perspektywy realizacji międzyplanetarnych wypraw ludzi przedstawiają się gorzej niż to pierwotnie przewidywano, ze względu na niebezpieczeństwo radiacyjne wywoływane przez rozbłyski na Słońcu.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

Jeden z projektów wyprawy na Marsa. Z prawej statek załogowy.





JIRI STOKLASA ZDOBYŁ „LOCKHEED TROPHY"

Dziewiąte już z kolei, międzynarodowe zawody w akrobacji samolotowej, tzw. „Lockheed Trophy", organizowane w Coventry (Anglia) przez Aeroklub Wielkiej Brytanii i firmę Lockheed, zakończyły się zwycięstwem pilota czechosłowackiego Jiri'ego Stoklasy, na samolocie Zlin-226. Drugi był Williams (Wielka Brytania) na „Stampe", trzeci Bezak (Czechosłowacja) na Zlin-526.

W zawodach, które odbyły się na lotnisku Sywell w dniach 13—16 lipca br., wzięli udział piloci z Wielkiej Brytanii, Francji, Czechosłowacji, NRF, Belgii i Włoch. Na zdjęciach wyżej: Zlin-526 i Jiri Stoklasa ze zdobytym pucharem.

NOWE REKORDY RADZIECKIE

Radzieccy sportowcy lotniczy ustanowili szereg rekordów międzynarodowych.

Mistrzyni sportu D. Rukosujewa wykonała nocny skok ze stratosfery, z opóźnionym otwarciem spadochronu. Opuściwszy pokład samolotu na wysokości 12 500 metrów, spadała nie otwierając spadochronu 11 900 metrów.

Tej samej nocy inna spadochroniarka, G. Grudinina, wykonała skok z wysokości 12 550 metrów.

Z pokładu samolotu An-12, lecącego na wysokości 12 100 metrów, dziewięcioosobowa grupa spadochroniarek (S. Własowa, A. Kęsicka, L. Masicz, N. Griszczenkowa, D. Rukosujewa, A. Małyszewa, L. Kuleszowa, G. Sarygina i N. Basowa) wyskoczyła, spadając następnie 11 300 metrów bez otwarcia spadochronów.

W dniu 3 lipca nowa sensacja: pilotka Lidia Zajcewa na szkolnotreningowym, naddźwiękowym samolocie E-33 osiągnęła wysokość 18 800 metrów i przeleciała bazę pomiarową 15—25 km z prędkością przekraczającą niemal dwukrotnie prędkość dźwięku. Dotychczasowy rekord wysokości należał do sławnej pilotki amerykańskiej Jacqueline Cochran i wynosił 16 841 metrów.

Na zdjęciu z lewej: Lidia Zajcewa.

Foto: APN.

POKAZY NAD TUSZYNEM

W dniu 8 sierpnia br. na lotnisku Tuszyno pod Moskwą, w obecności ogromnych tłumów publiczności, odbyły się wielkie pokazy lotnictwa sportowego, w ramach „Tygodnia Floty Powietrznej ZSRR" i w związku z rozpoczęciem finałowych zawodów III Spartakiady Sportowej ZSRR.

O godzinie 11 ukazało się nad lotniskiem pięć samolotów Jak-12. Pierwszy z nich wiózł flagę z portretem Lenina, zaś cztery następne flagi: państwową ZSRR, powietrznych Sił Zbrojnych, DOSAAF i Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa.

Po przelocie Jaków — mistrz sportu Aleksander Trusewicz z Aeroklubu Moskiewskiego dał pokaz akrobacji na szybowcu A-13, a następnie Jewgenia Turkina — pokaz akrobacji na samolocie Jak-18P. Turkina, mistrzyni sportu, na mistrzostwach ZSRR w akrobacji samolotowej zdobyła drugie miejsce wśród kobiet.

Jako goście z Aeroklubu Kijowskiego wystąpili Władimir Wołowień i Michaił Mosiejczuk, demonstrując wspaniałe opanowanie swych Jaków w pętli wykonywanej „głowa w głowę". Jest to niezwykle rzadko wykonywany, jeden z najtrudniejszych numerów lotniczej akrobacji. Pilotaż „głowa w głowę" pokazały również, ku zachwytowi publiczności, członkinie narodowej kadry ZSRR Margarita Kirsanowa i Ludmiła Wasiljewa, a następnie znana rekordzistka Galina Korczuganowa (rekord międzynarodowy prędkości na Jaku-30 — 710 km/h) zademonstrowała swe umiejętności na maszynie, na której ustanowiła w styczniu br. rekord, Korczuganowa, jako pierwsza kobieta na świecie, dała piękny pokaz akrobacji w pozycji odwróconej na odrzutowcu. W części samolotowej pokazów publiczność oglądała popisy Nataszy Prochanowej, posiadaczki rekordu międzynarodowego wysokości lotu na naddźwiękowym samolocie odrzutowym (23 400 m).

W części spadochronowej pierwszy wystąpił skoczek Jakow Gatkin, który wyskoczył z samolotu rozwijając flagę. Po nim — z pokładu An-2 wyskoczyli weterani spadochroniarstwa radzieckiego Wasyl Romaniuk (ma na swym koncie 3 472 skoki) i L. Owsiannikow. Skok przy użyciu jednego spadochronu zademonstrowali W. Bogdanow i W. Łapicki.

Jednym z najciekawszych numerów był pokaz w wykonaniu mistrzów sportu A. Dunajewa i J. Łubnina. Oto nad lotniskiem ukazał się samolot An-2, za ogonem którego zawisł na linie człowiek. Samolot krążył nad lotniskiem. Z maszyny, po tej samej lince, zaczął się w pewnym momencie opuszczać drugi człowiek. Po przybliżeniu się do swego towarzysza — nagle obaj oddzielili się od linki, spadając ku ziemi. Jeszcze sekunda — i nad oboma rozpostarły się czasze spadochronów, zaś odważni skoczkowie po chwili wylądowali szczęśliwie na murawie lotniska.

Pokaz ten nie opierał się jedynie na brawurze jego wykonawców. Była to demonstracja pomocy, jakiej udzielić można skoczkowi, który zbyt wcześnie otworzy spadochron, zaczepiając jego linkami o ogon samolotu.

Spadochroniarze uczestniczący w pokazach demonstrowali jeszcze skoki grupowe (grupami cztero-, pięcio-, sześcio- i dziesięcioosobowymi), wykonując w czasie spadania rozmaite figury.

Na zdjęciu: Człowiek na linie za samolotem.

W SKRÓCIE

● **W prasie USA** mnożą się głosy — po sukcesie „Mariniera 4" i udanych nowych eksperymentach kosmicznych ZSRR — za podjęciem wspólnych (USA — ZSRR) badań kosmicznych. Chodzi o miliardowe oszczędności i uniknięcie „zbędnego powtarzania wysiłków" („New York Times").

*

● **„Deutsche Lufthansa"**, zachodnioniemieckie towarzystwo komunikacji powietrznej, przewiozło w roku ubiegłym prawie 2,6 mln. pasażerów, czyli 19 procent więcej niż w roku poprzednim. W najbliższych latach — jak się szacuje — wzrost liczby pasażerów przewożonych przez „Lufthansę" wynosić będzie po 20 procent rocznie, osiągając w roku 1970 przeszło 7,6 mln. osób.

*

● **W Indonezji** wystrzelono 7 sierpnia br. pierwszą rakietę do badań przestrzeni kosmicznej. Eksperyment udał się całkowicie. Jak zakomunikowano dziennikarzom, po raz pierwszy dzięki tej rakiecie udało się zebrać dane naukowe ze strefy równikowej, na wysokości przekraczającej tę, na jakiej krążyli dotychczas kosmonauci na orbitach ziemskich. Rakieta skonstruowana przez indonezyjskich inżynierów może osiągnąć wys. 334 km i pokonać odległość 420 km w locie poziomym.

*

● **Indyjskie** linie lotnicze „Air India" chętnie zatrudniają jako stewardessy Japonki, gdyż te znane są z wyjątkowo wysokiej kultury pracy.

*

● **W NRF** w pełnym toku są przygotowania do produkcji rakiet taktycznych i strategicznych. W roku 1962 zakłady Boelkow zakończyły prace nad projektem rakiety wyposażonej w głowicę nuklearną o zasięgu 2 400 km. W roku 1963 Bundeswehra przeprowadziła doświadczenia z rakietami, typów utrzymywanych w tajemnicy, na poligonach w Colomb Bechar (Sahara), na Sardynii, na Krecie i w Texel.

*

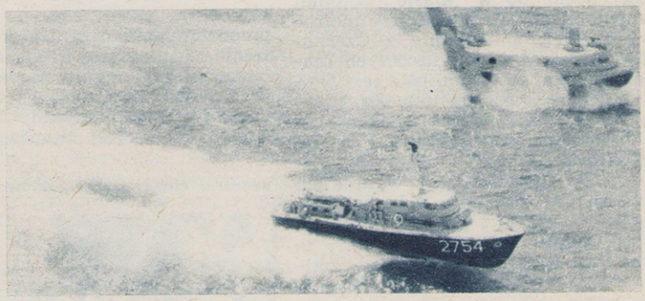
● **W amerykańskiej** bazie Searcy (Arkansas) nastąpiła niespodziewanie katastrofalna eksplozja w podziemnej wyrzutni rakietowej. W wyrzutni znajdowała się potężna rakieta „Titan 2", umieszczona wewnątrz głębokiego na 46 metrów szybu. Wydobyto zwłoki 53 ludzi, którzy zginęli wskutek pożaru. Z katastrofy wyszło cało tylko 15 osób. Przypuszcza się, że wybuch nastąpił wskutek awarii jednego z silników dieslowskich.

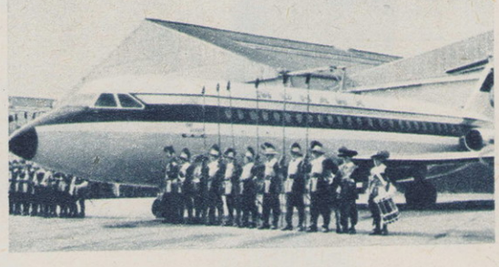
*

● **W okolicach** Lakewood (Kalifornia) mały samolot turystyczny eksplodował w powietrzu i runął na ziemię koło domów mieszkalnych i garażu. Pod szczątkami maszyny znaleziono zwłoki 9 ofiar, również spośród przechodniów.

ZAJĄC I ŻÓŁW

Ten wyścig (foto z prawej) szybko zakończył się zwycięstwem „poduszkowca" Westland SR. N3 nad szybką łodzią motorową angielskiego lotnictwa. Wyścigi odbyły się w Cieśninie Plymouth i stały się doskonałą lekcją poglądową możliwości „poduszkowców": SR. N3 minął konkurenta z wielką łatwością, jakby zając mijał żółwia.





CI MAJĄ POMYSŁY!

Opuszczeniu hali produkcyjnej zakładów w Hurn przez samolot BAC „One-Eleven", jeden z siedmiu, które zamówiły w Anglii amerykańskie linie „Mohawk Airlines", towarzyszyła malownicza uroczystość z udziałem — jako gwardii honorowej — oddziału średniowiecznych żołnierzy uzbrojonych w długie kopie (żołnierzy tych, wraz z kostiumami, wypożyczyła zakładom w Hurn miejscowa jednostka artylerii). Swoją drogą Anglicy przedziwnie harmonijnie potrafią pomieszać „stare" z „nowym" i ze zwykłego faktu przekazania samolotu uczynić sympatyczną, pełną humoru uroczystość.

OLBRZYM I KARZEŁEK

Zdjęcie poniższe dokonane zostało na lotnisku Kai Tak, w Hong Kongu i obrazuje jak wielki jest najnowszy angielski samolot pasażerski VC-10. Elementem „pomiarowym" jest w tym przypadku samolot obserwacyjny Auster. Rozpiętość jego skrzydeł jest znacznie mniejsza od rozpiętości... statecznika poziomego VC-10.

KAUHAVA

Mgr inż. JULIAN FALĘCKI

Korespondencja własna z Mistrzostw Świata w Finlandii

NA początku była podróż Zgodnie z programem, reprezentacja Polski na Mistrzostwa Świata Modeli Latających 1965, mające się odbyć w Finlandii w miejscowości Kauhava, wyruszyła 5 lipca rano z Dworca Gdańskiego. Kierownikiem zespołu był trener kadry instruktor Mieczysław Opaliński, zawodnikami: Jerzy Kosiński, Władysław Niestoj i Stanisław Żurad w kategorii modeli z napędem gumowym i niżej podpisany w kategorii modeli z napędem silnikowym. Do pełnego składu ekipy brakowało więc dwóch silnikowców i kompletu szybowników. Trasa podróży kolejowej wiodła przez Kuźnicę Białostocką i Wilno do Leningradu.

W pociągu z Leningradu do Helsinek spotkaliśmy ekipę Związku Radzieckiego. Zespół to bardzo silny i liczny. Są i starzy znajomi. W Helsinkach pierwsze spotkanie z gospodarzami. Przedstawiciel Fińskiego Stowarzyszenia Lotniczego — Soumen Ilmailuliitto (SIL) zabiera nas do lokalu stowarzyszenia i udziela pierwszych informacji. Następnie oglądamy miasto.

Trzeciego dnia jesteśmy w Kauhava. Miasteczko to jest położone w środku zachodniego wybrzeża Finlandii, około 75 km na wschód od morza (miasto Vasa). Okolica płaska, typowa dla tej części kraju. O tej porze roku są białe noce. Zakwaterowanie w szkole stanowi jeden z nielicznych mankamentów tej doskonale zorganizowanej imprezy. Jest ciasno, bo w klasie szkolnej ustawiono po kilkanaście piętrowych łóżek, mieszkamy z Czechosłowakami. Z porozwieszanych mapek wynika, że do lotniska jest około 2 km. Na razie na lotnisku, należącym do Szkoły Lotniczej Fińskich Sił Powietrznych, startują i lądują odrzutowe „Fougi" i śmigłowe „Safiry". Do lotniska o wymiarach 1,5 x 2,5 km przylega od zachodu las, od wschodu i północy las jest nieco dalej. Jeśli będzie wiatr, to nie zazdroszczę służbie poszukiwawczej. Wzdłuż lotniska biegnie pas betonowy — co sprzyja powstawaniu wznoszeń, ale nie stanowi dobrej prognozy przy kraksach. Równolegle — pas żwirowy.

Odpoczywamy po podróży. Już jednak koło południa wszyscy są na nogach. Z Biura Mistrzostw otrzymujemy teczki z materiałami informacyjnymi, zawierającymi także drukowany program. W programie podano nazwiska zawodników. W szybowcach zgłoszono 60 zawodników. Między innymi startują trzyosobowe zespoły z Izraela, Luksemburga, Nowej Zelandii (dwóch w zastępstwie), Południowej Afryki oraz po jednym zawodniku z Argentyny i Australii. W silnikówkach 55 zawodników, w tym jeden Brazylijczyk. W gumówkach 66 zawodników: Japończyk (zastępstwo) i Turek. Najwięcej napracują się zawodnicy Południowej Afryki — ci sami zawodnicy startują w trzech kategoriach. Jury FAI reprezentują: H. Nicholls z Wielkiej Brytanii, R. Czerny z Czechosłowacji i G. D. Ruotsi ze Szwecji. Po kolacji większość zawodników idzie lub jedzie na lotnisko, niektórzy trenują. Ponieważ Komisja Techniczna została dla nas wyznaczona nazajutrz o godzinie 9 rano, postanawiamy nie prowadzić prób z obawy przed zaginięciem modeli.

W tym miejscu należy wspomnieć o białych nocach. Otóż gdybym chciał sobie wyobrazić idealne warunki do regulacji i prób modeli — byłyby właśnie takie. Zupełnie nieruchome powietrze i możność latania przez całą noc, o północy jest dostatecznie jasno, aby przeczytać najdrobniejszy druk! Tu pewnie tkwi jedna z przyczyn doskonałych osiągnięć modelarzy skandynawskich. Obserwacja lotów potwierdza nasze przekonanie, że konkurencja będzie wyjątkowo silna. Mimo późnej pory na lotnisku jest sporo samochodów, którymi przyjechali skandynawscy modelarze i przygodni widzowie. Wracamy po północy.

Odbiór modeli, polegający na ważeniu i sprawdzeniu oznakowania części, przebiega gładko. Nasze licencje są jednak nieważne, bo w Warszawie wklejono zeszłoroczne znaczki FAI. Na szczęście znaczki te kosztują niedrogo i organizatorzy mają je przywieźć z Helsinek. Podczas komisji podchodzi do nas jedyny reprezentant Turcji Rone Koen, który startuje z bardzo ładnie wykonanym, zmodyfikowanym „Morelkiem" konstrukcji Jurka Kosińskiego. Wyraża się z dużym uznaniem o polskich gumówkach, które dotąd znał z planów i ma obecnie okazję obejrzeć. Takie spotkania stanowią jedną z najmilszych stron zawodów międzynarodowych.

O 12.30 jest odprawa kierowników ekip, która zaczyna się od przedstawienia organizatorów i komisji sędziowskiej. Kierownikiem zawodów jest znany modelarz fiński, jeden z mistrzów świata z Cranfield 1960 — Sandy Pimenoff. Całość obrad jest tłumaczona na angielski, będący językiem oficjalnym mistrzostw. Z istotnych postanowień należy wspomnieć o dwóch. Starty mają odbywać się z wyznaczonego obszaru o wymiarach 150 x 250 m. Dopuszcza się start powtórkowy w czasie 15-minutowej przerwy między rundami, trwającymi 75 minut. Jak zazwyczaj każda pełna ekipa lub dwie niepełne mają do dyspozycji parę chronometrażystów. Wolno się poruszać po całym lotnisku z wyjątkiem strefy hangarów. Poszukiwaniem modeli poza lotniskiem zajmie się personel Szkoły Lotniczej, przy czym modele będą dostarczane do wyznaczonych punktów pozostających w łączności z punktem centralnym. Modelarze i komisja będą mieli do dyspozycji namioty. Po odprawie kierownicy ekip mają być obwiezieni dookoła lotniska dla zapoznania się z terenem. Ponadto kierowników zaproszono na przyjęcie wydane przez społeczeństwo Kauhavy.

Po kolacji wyruszamy na trening. Pogoda jest zupełnie bezwietrzna, lata mnóstwo modeli. Szczególnie dużo latają silnikowcy, tymczasem każdy lot z wysokowyczynowym silnikiem kosztuje jedną świecę! Nasi gumówkarze latają regularnie czasy rzędu 3,5—4 min. Kłopot mają raczej z wyborem modelu do zawodów. Z moich modeli starszy napędzany Cox'em lata normalnie, tylko silnik z nowo dorobionym tłokiem nie kręci się równo. Na szczęście mam zapasowy. Drugi nowszy model z MVVS-em RL wymaga jeszcze zmian regulacji — zakręca w niewłaściwą stronę. Konkurenci osiągają wysokość co najmniej o połowę lepszą, latają po 4 do 5 minut. Jest silna rosa, pokrycie trochę nasiąka. Wracamy z lotniska mocno przemoczeni, około pierwszej w nocy.

PIERWSZY DZIEŃ MISTRZOSTW — STARTY SZYBOWCÓW A2

Nieco po godzinie 8.00 rozpoczęła się uroczystość otwarcia Mistrzostw. Zawodnicy, poprzedzeni przez chłopców trzymających tabliczki z nazwami krajów, stanęli rzędami. Przemawiali minister oświaty Finlandii J. Saukkonen oraz prezes SIL E. Wegelius, ten ostatni po fińsku, angielsku, francusku i rosyjsku. Orkiestra zagrała hymn, wciągnięto flagę FAI na maszt.

O godzinie 9.00 rakieta oznajmiła początek pierwszej kolejki startów szybowców. Nikt z nas tego dnia nie startował, mogliśmy się przyglądać. A więc modele: podobne do budowanych u nas. Sporo modeli z krótkimi nosami, wydłużenia skrzydeł różne, duża ilość turbulatorów bądź w formie nici przed krawędzią natarcia, bądź naklejanych na skrzydłach. Reprezentowane są także całkowite pokrycia balsowe. Stery kierunkowe uruchamiane po odczepieniu, niektóre sterowane holem. Przeważają wyłączniki zegarowe uruchamiane w chwili odczepienia holu. Loty w warunkach termicznych, obserwowane na treningu, nie odbiegały czasem od najlepszych naszych. Natomiast lepiej opanowano technikę startu w zawodach. Można było zaobserwować trwające nieraz kilka

Jedna z ciekawszych gumówek zawodnika francuskiego. Zdjęcia autora

minut trzymanie modelu na holu lub chodzenie z modelem w koło. Odczepianie modeli odbywa się drogą rozpędzenia i dzięki elastyczności holu wystrzelenia modelu, oczywiście w zakręcie, z zyskiem kilku metrów wysokości.

I wreszcie, co najważniejsze, sposoby wykrywania noszeń. Poza wiatromierzami płytkowymi lub wiatraczkowymi, sygnalizującymi chwilowe wzrosty prędkości wiatru i pozwalającymi na określenie cykliczności podmuchów, można było obejrzeć dwa urządzenia. Jedno z nich, niewątpliwie najprostsze jakie można było sobie wyobrazić, składało się z naczynka z roztworem do robienia baniek i pętli wykonanej ze spirali drucianej. Spirala maczana w roztworze, następnie poruszana nad głową, produkowała serię dużych baniek mydlanych, które zależnie od ruchu powietrza leciały poziomo lub w górę. Ot i wszystko. Drugie, oparte na technice elektronowej, było bardzo czułym termometrem do pomiaru chwilowej temperatury powietrza. Urządzenie takie, stojące na statywie lub trzymane w ręku, pozwalało na wykrywanie wznoszeń związanych z napływem cieplejszego powietrza..

Dzięki postanowieniu komisji, że starty mają się odbywać ze stosunkowo małej przestrzeni, z sygnalizacji termiki korzystali praktycznie wszyscy obserwując tych, którzy posiadali odpowiednie urządzenia. A termika panowała silna, przy niezbyt dużym wietrze i chmurach. Obrazem charakterystycznym dla całych mistrzostw, w szczególności zaś w kategorii szybowców, był nieomal równoczesny start kilkunastu modeli, które następnie krążyły jak ptaki w tym samym noszeniu. Zanotowano jednak przy tym sporo zderzeń i poplątanych holi. Warto też zanotować sposób porozumiewania się między grupami na starcie, a grupami zajmującymi się pogonią. Moment startu sygnalizowano dużymi kolorowymi płachtami przywiązanymi do długich patyków oraz radiotelefonami. Oczywiście korzystały z tego tylko pełne zespoły, które mogły zorganizować grupy poszukiwaczy.

Przy panującej pogodzie można się było spodziewać dużej ilości lotów trzyminutowych. I rzeczywiście. W pierwszej kolejce wykonano 40 lotów (tj. 68 procent) z czasem maksymalnym. Sześć zespołów miało po trzy loty trzyminutowe. W drugiej kolejce było 28 czasów maksymalnych, w trzeciej — 37, czwartej — 39 i w piątej — 28. W sumie w 58% startów osiągnięto czasy 3 min. Do finału weszło ośmiu zawodników. Starty finałowe zaczęły się o godzinie 5 po południu. Tymczasem pogoda się pogorszyła, zaczynało padać. Zawodnicy ruszyli na znak rakiety, ale nie wszyscy od razu wyczepili modele. Szwed Kalery biegł chyba z kilometr. Pięć modeli wykonało loty czterominutowe.

Za pół godziny zacznie się nasza kolejka. Startują w niej Szwajcar Bucher, Anglik O'Donnel, Norweg Bentzen, Szwed Kalen i Holender Klomp. Tylko Szwajcar trafił na termikę i uzyskał 282 sekundy, zdobywając tytuł Mistrza Świata na rok 1965. Charakterystyczne jest, że piąty z zawodników wykonał lot trwający tylko 122 sekundy. W warunkach duszenia nawet finaliści Mistrzostw Świata nie są w stanie wykonać szybowcem A2 lotu trzyminutowego. To potwierdziło nasze przekonanie, że polscy szybownicy mogliby nawiązać równoległą walkę na Mistrzostwach. Szkoda, że nie mogli startować w tej wielkiej imprezie.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Zawodnicy węgierscy.

„Termowizor" — bańki mydlane. Poniżej: Ekipa polska w Kauhava

Zawodnik turecki z polskim modelem. Poniżej: Termometr do pomiaru chwilowej temperatury powietrza.

ATAK Z WYSOKOŚCI 4000 METRÓW

czyli Luftwaffe w Kampanii Wrześniowej w pracy historyka lotniczego NRF

JERZY R. KONIECZNY

Samolot nurkujący Junkers Ju-87, zwany sztukasem. Eskadry tych maszyn wyspecjalizowały się w terrorystycznych atakach bombowych na bezbronne miasta i wsie polskie.

WŚRÓD bardzo wielu książek, które ukazują się od szeregu lat w Niemieckiej Republice Federalnej, poważną ilość stanowią wydawnictwa poświęcone działaniom Wehrmachtu w drugiej wojnie światowej. W grupie tej stosunkowo duży procent zajmują książki omawiające działalność Luftwaffe w minionej wojnie. Siły odwetowe militaryzmu niemieckiego przywiązują do tego typu wydawnictw dużą wagę. Celem ich jest bowiem kultywowanie tradycji niemieckiego militaryzmu i wychowywanie na tych tradycjach młodego pokolenia w NRF.

Jedną z tego typu wydawnictw jest książka Cajusa Bekkera pt.: „Angriffshöhe 4000"*). Jest to, jak podkreśla podtytuł wydawnictwa, „Dziennik wojenny niemieckiego lotnictwa".

Przy pisaniu tej książki autor konsultował się z kombatantami Luftwaffe oraz opierał się o oficjalne, dostępne dziś w NRF, dokumenty z lat wojny, co pozwoliło mu przygotować w efekcie pracę, jak sam podkreśla to w słowie końcowym książki, o charakterze dokumentalnym, będąca pierwszym tego rodzaju całościowym opracowaniem w NRF. Ma ona formę zbeletryzowanej opowieści, co czyni ją przystępną dla szerokich rzesz czytelników.

O słowo wstępne do tej książki wydawnictwo poprosiło niemieckiego historyka wojskowego, generała lotnictwa D. Paula Deichmanna, byłego sztabowego oficera Luftwaffe, zajmującego w czasie ostatniej wojny kierownicze stanowiska w sztabie generalnym Luftwaffe. Deichmann właśnie podkreśla, że praca ta, dzięki oparciu jej na materiałach źródłowych i dokumentach oraz studiach oficjalnych prac zagranicznych tego typu, a także dzięki konsultacji książki przez kombatantów byłej Luftwaffe, zajmuje poważne miejsce w dziedzinie wydawnictw historyczno-wojskowych.

*) Wydawca: Gerhard Stalling Verlag — Oldenburg i Hamburg, wydanie I i II (listopad 1964 r.), str. 484, NRF.

Tak poważna rekomendacja, kompetentnego przecież człowieka, zachęca do przestudiowania tej — jak akcentuje to Deichmann — „obiektywnej pracy o działaniach Luftwaffe w minionej wojnie". Nas jednakże tym razem najbardziej interesuje udział Luftwaffe w Kampanii Wrześniowej, jako że pierwszy rozdział swej książki Bekker poświęca napaści na Polskę, dając mu wymowny tytuł: „Blitz über Polen".

Zajrzyjmy więc do rozdziału pierwszego książki pt. „Angriffshöhe 4000" i spróbujmy pokrótce zrelacjonować jego treść, aby dowiedzieć się o tym, jak dziś — po 26 prawie latach — widzi się i ocenia w Niemieckiej Republice Federalnej działalność i rolę Luftwaffe w agresji na Polskę.

SIŁY LUFTWAFFE

Na początku rozdziału autor polemizuje z szeroko rozpowszechnionymi na świecie poglądami, jakoby na wiosnę 1939 r. Niemcy posiadały najsilniejsze lotnictwo świata, że dysponowały one rezerwą 100 tysięcy pilotów, a produkcja miesięczna samolotów sięgała 2 000 sztuk, że wreszcie potęga floty powietrznej III Rzeszy wynosiła 7 000 samolotów bojowych, skupionych w czterech flotach powietrznych. Bekker powołuje się m. in. na znaną wielotomową pracę brytyjskiego lotnictwa „Royal Air Force 1939 — 1945", w której siła niemieckiej Luftwaffe oceniana jest na 3 września 1939 r., a więc w dniu wypowiedzenia przez Wielką Brytanię wojny Niemcom, dokładnie na 4 161 samolotów bojowych.

A jak wyglądała rzeczywistość? — zapytuje autor. W oparciu o dokumenty i meldunki generalnego kwatermistrzostwa naczelnego dowództwa Luftwaffe przedstawia on, co następuje.

Samoloty myśliwskie PZL P-11C dzielnie broniły polskiego nieba przed przeważającymi siłami hitlerowskiej Luftwaffe.

Do uderzenia na Polskę wyznaczona została 1 flota powietrzna (Ost) pod dowództwem gen. Kesselringa i 4 flota powietrzna (Südost) pod dowództwem gen. Aleksandra Löhra. Obie floty dysponowały na 1 września 1939 r. nie więcej jak 1 302 samolotami. Oprócz tego skierowano na wschód 133 samoloty podległe naczelnemu dowództwu Luftwaffe. 23 klucze, tj. 288 samolotów obserwacyjnych i kurierskich, oddano do dyspozycji armii lądowej. Pozostały jeszcze myśliwce obrony Rzeszy (Ost.), które w kampanii przeciwko Polsce brały udział raczej pojedynczo i tylko w działaniach nadgranicznych. Były to 24 klucze myśliwskie (216 maszyn) z okręgów lotniczych: I (Królewiec), III (Berlin), IV (Drezno) i VIII (Wrocław). A więc, licząc już z tym wszystkim, Luftwaffe dysponowała przeciwko Polsce 1 929 samolotami. Goering rzucił na wschód 2/3 swoich sił lotniczych. Z tą 1/3 samolotów, która zgrupowana była na zachodzie Niemiec, dysponowała Luftwaffe na 1 września 1939 roku wszystkiego ponad 2 775 samolotami bojowymi różnych typów. Z tego 1 182 maszyny — a więc 40 procent, to były bombowce.

Komentując te liczby autor twierdzi, że na początku wojny Luftwaffe była słabsza niż ogólnie sądzono, że w każdym razie nie było to lotnictwo agresywne i że wreszcie było ono zdolne do działania w wojnie błyskawicznej jedynie na ograniczonym obszarze.

Bekker przytacza następnie szereg opinii wyższych dowódców Luftwaffe, z których wynika, iż lotnictwo niemieckie nie było przygotowane należycie do wojny, nie miało opracowanej m. in. taktyki działań dla różnych sytuacji wojennych, chociaż — jak czytamy w książce — Hitler zapowiedział wyraźnie szefom Wehrmachtu, że przy pierwszej nadarzającej się okazji zaatakuje Polskę. Niemniej jednak — jak podaje autor — nikt z wysokich oficerów lotnictwa nie spodziewał się, że nastąpi to tak szybko. O braku doświadczenia bojowego Luftwaffe Bekker rozwodzi się dość szczegółowo, podając przy tym, że jedynie czym dysponowało niemieckie lotnictwo, to skromnym i pojedynczym doświadczeniem bojowym, jakie wyniósł „Legion Condor" z wojny domowej w Hiszpanii. Było to jednak według niego za mało.

1 WRZEŚNIA — GODZINA 4.45

Warto tu też za autorem przytoczyć parę epizodów z pierwszych akcji Luftwaffe na Polskę.

Wszystkie grupy i jednostki lotnicze Luftwaffe zostały zgrupowane na pozycjach wyjściowych do ataku przeciwko Polsce do 25 sierpnia 1939 r. Czas pierwszego ataku lotniczego wyznaczono na 1 września, godzinę 4.45. Jednym z pierwszych zadań w niemieckich planach operacyjnych była akcja mająca na celu zapewnienie zachowania komunikacji naziemnej pomiędzy Prusami Wschodnimi, a resztą Rzeszy. Dlatego też jednostki lotnicze i lądowe stacjonujące w Elblągu i Malborku otrzymały zadanie zapobiec wysadzeniu przez Polaków mostu na Wiśle koło Tczewa, aby tym samym umożliwić Niemcom przeprowadzenie w toku wojny transportów wojskowych poprzez tzw. wówczas „korytarz". Szpiedzy niemieccy, podróżujący często pociągiem pośpiesznym z Berlina do Królewca przez most w Tczewie, ustalili uprzednio ściśle, że polskie punkty dowodzenia dla wysadzenia mostu na wypadek wojny znajdowały się w południowej części tczewskiego obiektu dworcowego, pomiędzy budynkiem stacji a mostem.

Plan przewidywał, że najpierw samoloty zbombardują polskie stanowiska ochrony mostu nad Wisłą, nie dopuszczając do jego wysadzenia, a potem od strony Malborka wjedzie na most pociąg pancerny i zabezpieczy go wraz ze swą załogą dla Niemców.

„O brzasku, kiedy nad ziemią wisiała jeszcze mgła pisze Bekker — o godzinie 4.26 wystartował klucz samolotów Ju-87B, prowadzonych przez por. Bruno Cilleya, do swego pierwszego zadania w kampanii przeciwko Polsce. O godzinie 4.30 a więc na 15 minut przed „oficjalnym" wybuchem wojny, klucz znalazł się nad Wisłą, a 4 minuty później 3 sztukasy (każdy z nich posiadał po jednej bombie 250 kG pod kadłubem i po cztery 50 kG bomby pod skrzydłami) zaatakowały polskie obiekty kolejowe między dworcem a mostem w Tczewie. To był pierwszy atak sztukasów w drugiej wojnie światowej — stwierdza autor — wykonany na 15 minut przed tzw. godziną „X". Zrzucone bomby padły na wyznaczony cel, jednak nie zapobiegły wysadzeniu mostu przez Polaków, którzy pośpiesznie naprawili uszkodzone kable prowadzące do min w przęsłach mostu. O godzinie 6.30, zanim pociąg pancerny dowodzony przez płk. Medema zdołał zbliżyć się do Wisły, most w Tczewie został wysadzony przez polskich żołnierzy".

Obalając więc legendę, Bekker jak gdyby z żalem pisze, że pierwszy w tej wojnie atak Luftwaffe, aczkolwiek udany, nie spełnił zamierzonego celu.

Na dalszych stronach autor konsekwentnie próbuje walczyć z innymi — jego zdaniem — mitami, jakoby już w pierwszym dniu wojny Luftwaffe uderzyła na Polskę z wielką siłą.

„Wprawdzie się zgadza — pisze — że poszczególne grupy, eskadry i lotniska na wschodzie Niemiec były przygotowane do ataku, a samoloty załadowane bombami, jednak nie 7 000 ani 4 000 maszyn, ale tylko 897 bombowców i tyle samo niszczycieli, myśliwców i obserwacyjnych. Generalny atak Luftwaffe na Polskę nie mógł nastąpić 1 września — twierdzi dalej — chociażby z tej przyczyny, że lotom samolotów przeszkadzała w tym dniu poranna mgła i zła widoczność".

Dla przykładu Bekker podaje, że z całej 1 floty powietrznej udało się wystartować do godziny 6.00 1 września tylko czterem grupom bojowym; przed południem doszły do tego jeszcze

Obok sztukasów — ponurą sławą okryły się w pirackich rajdach nad Polską samoloty myśliwsko-bombowe Messerschmitt Me-110 (na pierwszym planie).

dwie dalsze grupy. Piloci tych samolotów byli zadowoleni — pisze on — jeżeli w ogóle znaleźli wyznaczony cel ataku.

Jednostki 4 floty powietrznej, która operowała z południowego-wschodu Niemiec, zaatakowały Polskę po raz pierwszy dnia 1 września na krótko przed godziną 5.00. Był to atak na pozycje armii polskiej w rejonie wsi Panki (leżącej na płn.-zach. od Częstochowy). Spadły tam lekkie bomby — pisze autor — zmuszając m. in. do milczenia stanowiska polskich cekaemów. Jednym z kluczy w tym ataku dowodził słynny później Adolf Galland. Była to pierwsza akcja bojowa Luftwaffe w drugiej wojnie światowej — czytamy w książce — której celem było wsparcie armii lądowej i otworzenie jej drogi do ataku na pozycje polskie.

Niekorzystne warunki atmosferyczne z rana 1 września — twierdzi autor — wprowadziły w pewne zakłopotanie sztaby poszczególnych ugrupowań Luftwaffe. Stosunkowo łatwe uderzenia na pozycje armii polskiej, które doprowadziły do przekroczenia granicy w kilku miejscach jednocześnie i brak przy tym reakcji ze strony lotnictwa polskiego zdziwił początkowo Niemców. Faktem jest — pisze Bekker — że poranna mgła i stosunkowo słaba widoczność nie pozwoliła od razu na wtargnięcie w głąb Polski większym formacjom Luftwaffe, której jednostki ograniczyły swe działania do terenów przygranicznych. Dopiero w parę godzin później możliwe były większe wyprawy poszczególnych formacji bombowców na cele uprzednio wyznaczone w głębi kraju. Główne zadanie, jakie otrzymała Luftwaffe w pierwszych godzinach napaści na Polskę, polegało na zaatakowaniu z powietrza ważniejszych miast Polski, zniszczeniu w nich portów lotniczych, lotnisk i samolotów znajdujących się na tych lotniskach. Pierwsze większe ataki na te cele zaczęły kolejno następować około południa 1 września.

Bekker opisuje w kolei w tym rozdziale dość drobiazgowo, kiedy jakie klucze i eskadry oraz pod czyim dowództwem latały na bombardowanie obiektów wojskowych w Krakowie, Katowicach, Wadowicach, Krośnie, Radomiu, Poznaniu, Łodzi, Skierniewicach, Tomaszowie, Lwowie i innych miejscowościach. Rzecz jasna, iż autor podaje, że bombowce niemieckie atakowały w miastach cele wyłącznie wojskowe. Bombowce nurkujące natomiast (sztukasy) atakowały pozycje obronne Armii Polskiej, torując Wehrmachtowi drogę do marszu w głąb Polski. Te pozycje obronne, o czym Bekker absolutnie nie wspomina, to m. in. atakowanie grup polskich cywilnych uciekinierów na drogach i szosach, o czym my, Polacy, wiemy aż nadto dobrze.

GDZIE JEST POLSKIE LOTNICTWO!

W tych pierwszych godzinach ataku na Polskę z powietrza, który — jak czytamy dalej — Luftwaffe skutecznie przedsięwzięła pomimo niezbyt korzystnych warunków atmosferycznych, nurtuje autora, podobnie jak i wówczas oficerów Luftwaffe, pytanie: „Gdzie jest właściwie polskie lotnictwo? Czyżby nie chciało przyjąć walki?". Bekker podaje, iż Niemcy wiedzieli na podstawie meldunków szpiegowskich, że Polska posiada przygotowane 900 samolotów bojowych, z tego około 150 bombowców, 315 myśliwców, 325 samolotów obserwacyjnych, 50 — Marynarki Wojennej i 100 — maszyn łącznikowych. Oczywiście nie dorównywały one Luftwaffe pod względem technicznym.

O ile zarówno Wehrmacht jak i Luftwaffe nie odczuły w pierwszych chwilach wojny skutków działań polskiego lotnictwa, o tyle — jak czytamy dalej w książce — dała się Niemcom we znaki polska artyleria przeciwlotnicza, która strzelała bardzo celnie. W jednym z epizodów autor podaje m. in., że sam Richthofen, wybrawszy się na samolocie typu „Storch" na obserwację poza linię frontu, z ledwością powrócił do swoich wojsk, gdyż maszynę jego trafił celnie pocisk polskiej artylerii przeciwlotniczej. Poszczególne samoloty obserwacyjne dość często robiły wyprawy w głąb Polski i często nie powracały z zadań.

Ponieważ grupy operacyjne lotnictwa niemieckiego nie natrafiały zasadniczo na większy opór w powietrzu ze strony polskiego lotnictwa, Luftwaffe mogła przystąpić do drugiego zadania, które wyznaczono lotnictwu w kampanii przeciwko Polsce — wsparcia z powietrza posuwających się oddziałów armii lądowej i Marynarki Wojennej w Zatoce Gdańskiej. Naczelne dowództwo Luftwaffe nie straciło jednak z pola widzenia głównego celu, jakie miała do wykonania 1 flota powietrzna w pierwszym dniu wojny — bombardowania Warszawy.

Dla wykonania tego zadania ściągnięto m. in. z 2 floty powietrznej „Nord" 27 eskadrę bojową pułkownika Bechrendsa, która oddana została do dyspozycji floty „Ost". Pierwszy nalot na Warszawę nastąpił 1 września o godzinie 17.30. Według relacji autora bombardowano lotniska na Okęciu, Mokotowie, a nawet na Gocławiu (!?) oraz rozgłośnie — Babice i Raszyn. Bekker stwierdza dalej, że właściwie dopiero teraz wzięło się polskie lotnictwo do obrony. Pod niebem Warszawy przyszło wówczas do pierwszych bitew powietrznych drugiej wojny światowej. Cytuję dosłownie:

„Dwa dywizjony z 30-toma polskimi samolotami myśliwskimi typu PZL-11C pod dowództwem kpt. S. Pawlikowskiego, którego grupa lotnicza miała za zadanie obronę Warszawy przed nalotami, stanęły do walki przeciwko samolotom Me-110. Grupa samolotów niemieckich dowodzona była przez kpt. Schleifa. Rezultatem tej walki było zestrzelenie 5-ciu maszyn polskich bez strat własnych. Dwa dni później — 3 września — doszło ponownie do walk powietrznych nad Warszawą. Ponownie walczyło 30 polskich samolotów PZL-11C i znów Niemcy zestrzelili 5 polskich samolotów przy jednej tylko stracie własnej".

Według oceny niemieckiej, w pierwszym dniu wojny zniszczono na ziemi 30 polskich samolotów, a 9 zestrzelono. Straty niemieckie wynosiły 14 samolotów, zniszczonych przeważnie przez doskonale strzelającą polską artylerię przeciwlotniczą.

Chociaż Kesselring w swoich wieczornych meldunkach podawał wiadomości do sztabu naczelnego dowództwa Wehrmachtu o zdecydowanej przewadze Luftwaffe na całym obszarze walk w Polsce — to jednak — stwierdza autor — lotnictwo nieprzyjaciela pozostało w większości dalej nieznane: „Lotnictwo polskie nie dało sobie spojrzeć w twarz". Bekker próbuje dociec przyczyn tego stanu rzeczy. Cytuje m. in. następującą wypowiedź majora F. Kalinowskiego (z niepodanego źródła):

„Niemiecka Luftwaffe działała dokładnie tak, jak tego oczekiwaliśmy — atakowała lotniska i usiłowała zniszczyć polskie siły powietrzne na ziemi. Byłoby naiwnością myśleć, jeżeli Niemcy w to wierzyli, że polskie jednostki lotnicze podczas tych dni napięcia politycznego i spodziewanego ataku na ich lotniska pozostaną w miejscach swego pokojowego postoju.

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

WYKAZ 1

STRATY LUFTWAFFE W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ
(Wg książki Cajusa Bekkera „Angriffschöhe 4000", str. 455)

Według zestawienia głównego kwatermistrzostwa naczelnego dowództwa Luftwaffe z dnia 5 października 1939 r. lotnictwo niemieckie poniosło w kampanii wrześniowej w okresie od 1 do 28 września 1939 r. następujące straty:

— z personelu latającego:	zabitych	—	189
	zaginionych	—	224
	rannych	—	126
— z personelu naziemnego:	zabitych	—	42
	rannych	—	24
— z artylerii przeciwlotniczej:	zabitych	—	48
	zaginionych	—	10
	rannych	—	71
		—	734
Straty łączne w personelu			
Straty w sprzęcie lotniczym wynosiły:			
— samoloty obserwacyjne		—	63
— samoloty myśliwskie		—	67
— samoloty niszczycielskie		—	12
— samoloty szturmowo-bojowe		—	78
— sztukasy		—	31
— samoloty transportowe		—	12
— samoloty marynarki i inne		—	22
R a z e m :		—	285

Dalsze 279 maszyn różnych typów zostało więcej jak w 10 procentach uszkodzone i z tego tytułu uznano je jako ubytek („Abgänge").

WYKAZ 2

SIŁA I STRATY LOTNICTWA POLSKIEGO ● WRZESIEŃ 1939*)
(Wg książki Cajusa Bekkera „Angriffshöhe 4000", str. 455)

Lotnictwo polskie dysponowało na 1 września 1939 roku następującymi samolotami I klasy (typy przestarzałe nie wliczone):

Typ	Na froncie	W szkołach i w rezerwie
Myśliwce		
P—11 C	129	43
P—7	36	75
Lekkie bombowce		
P—23	118	85
Bombowce		
P—37	36	36
Obserwacyjne		
R—XIII	49	95
RWD—14 „Czapla"	35	20
	387	348

Większość maszyn ze szkół i rezerwy została w pierwszych dniach wojny dostarczona do jednostek frontowych, jako zastępcze.

Straty w samolotach operacyjnych wynoszą 333 maszyny. W samych tylko brygadach bombowych straty wynoszą 82 maszyny.

Głównie 17 września, a także w dniach następnych, 116 samolotów zostało internowanych drogą powietrzną przez Karpaty do Rumunii.

*) Zestawiono na podstawie danych Instytutu Sikorskiego w Londynie i książki Adama Kurowskiego „Lotnictwo Polskie w 1939 r." — Warszawa 1962 r. (przyp. C. Bekkera).

DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

Faktycznie już 31 sierpnia 1939 r. nie mieliśmy na nich żadnego samolotu liniowego: 48 godzin przedtem znajdowaliśmy się na lotniskach polowych. Stąd też atak niemiecki z powietrza nie mógł osiągnąć swego celu".

„Kalinowski myśli — pisze autor — iż niemieckie bomby i broń pokładowa na lotniska i hangary zniszczyły samoloty przestarzałe i niezdolne do walki. Rzeczywiście, te 400 samolotów liniowych dzielnie broniło się przez pierwsze osiem dni wojny przeciwko przemocy".

Bekker pisze dalej, w oparciu o wypowiedź mjra Kalinowskiego, że właściwie dzień 8 września był punktem zwrotnym dla działań polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej:

„Zaopatrzenie było beznadziejne, coraz więcej samolotów stało wokół niezdolnych do działań. Zapasowych nie było. Tylko pojedyncze bombowce mogły do 16 września jeszcze znajdować się w ataku... 17 września nieliczne ocalałe samoloty otrzymały rozkaz przelotu do Rumunii".

Jak bez broni pancernej na ziemi, tak bez sztukasów w powietrzu — czytamy dalej w książce — nie byłaby do pomyślenia błyskawiczna kampania przeciwko Polsce. Dlatego też w specjalnym podrozdziale autor zajmuje się obszerniej historia narodzin samolotów nurkujących, czyli sztukasów. Znane jest to z innych wydawnictw i nie ma tu potrzeby obszerniej się tym zajmować. Faktem jest niewątpliwym — pisze Bekker w dalszej partii swej pracy — że sztukasy odegrały poważną rolę w zwalczaniu celów naziemnych nieprzyjaciela i dezorganizowaniu jego zaplecza, co przyczyniło sie poważnie do szybkiego marszu armii lądowej. Przykładów wspierających działania armii naziemnej przez sztukasy jest w książce bardzo wiele, trudno byłoby je tu wszystkie wyliczyć. Między innymi bardziej obszernie potraktowana jest tzw. noc pod Iłżą, gdzie wsparcie lotnictwa było niezwykle ważne w zniszczeniu sześciu okrążonych dywizji polskich.

WALKA O WARSZAWĘ

Osobny podrozdział w książce poświęcony jest walce o Warszawę, która — jak spodziewało się tego niemieckie dowództwo — miała już łatwo zostać zdobyta. Niespodziewanie jednak dla Niemców — relacjonuje Bekker — Warszawa stała się miastem, które przyszło ciężko zdobywać, przy czym samo dojście do Warszawy nie okazało się wcale takie łatwe. Wokół znajdowały się bowiem jeszcze różne ugrupowania wojsk polskich, które trzeba było najpierw zniszczyć. Lotnictwo niemieckie odegrało w tych działaniach znów poważną rolę.

Po bitwie nad Bzurą dowództwo Luftwaffe wycofało szereg eskadr i dywizjonów z powrotem do Rzeszy, a pozostałe, oprócz wspierania marszu armii naziemnej, były przygotowywane do wielkiego ataku na Warszawę. Z tym przygotowaniem, według Bekkera, nie było najlepiej. Dla potwierdzenia tego cytuje on m. in. wypowiedź Richthofena, którego sztukasy bombardowały stolicę Polski 13 września. Richthofen był wielce niezadowolony wówczas z tego nalotu na Warszawę, twierdząc że nad samym celem (tj. bombardowaną północno-zachodnią częścią miasta — przyp. JRK) był wielki bałagan. Żadna z formacji nie nadleciała o oznaczonym czasie nad cel. Samoloty przeszkadzały sobie wzajemnie w zrzucaniu bomb, a unoszące się kłęby dymu od pożarów powodowały, że nic nie można było rozpoznać.

Czy był to pierwszy terrorystyczny atak z powietrza w drugiej wojnie światowej? — zapytuje autor w książce. I zaraz odpowiada: „Na podstawie przedstawionych dokumentów odpowiedź na to pytanie musi być udzielona jednoznacznie". W codziennych wytycznych naczelnego dowództwa Lutfwaffe — pisze dalej — był rozkaz, kilkakrotnie powtarzany — atakować tylko cele wojskowe. I równocześnie cele te, w gęsto zamieszkałych częściach miasta, były wydzielone (wytyczne na 2 września). W podpisanym przez Goeringa rozkazie wyznaczającym następny wielki atak na Warszawę w dniu 17 września — podaje Bekker — było napisane dosłownie:

„W pierwszym rzędzie należy zniszczyć: urządzenia zaopatrzenia (wodociągi, gazownie i elektrownie), koszary i magazyny broni, budynek województwa, cytadelę, ministerstwo spraw wojskowych, generalny inspektorat, a głównie węzły komunikacyjne i rozpoznane pozycje baterii. Patrz cele oznaczone na zdjęciu Warszawy".

W takie zdjęcia z ściśle oznaczonymi celami wojskowymi były zaopatrywane wszystkie załogi bombowców — stwierdza autor i dalej zaraz zapytuje: „Czy Luftwaffe przestrzegała tych rozkazów?". Obok wielu innych dowodów — pisze Bekker (nie podaje jednak jakich — przyp. JRK) — można się tu powołać na raport francuskiego attaché lotniczego w Warszawie, generała Armengaud'a, który 14 września 1939 r. pisał do swego rządu w Paryżu m. in. następująco:

„Muszę podkreślić, że niemiecka Luftwaffe działa zgodnie z prawem wojennym. Atakowała ona tylko cele wojskowe. Jeżeli cywile byli zabici lub ranni, to tylko dlatego, ponieważ przebywali w pobliżu celów wojskowych".

Jest to jedyny właściwie argument autora, jakże naiwny! O tym, jak było naprawdę z tymi atakami terrorystycznymi, wiemy najlepiej my, Polacy, a szczególnie warszawiacy, którzy na własnej skórze i dobytku odczuli bombardowanie celów wojskowych w mieście.

Dowództwo niemieckie — pisze autor — nie chciało atakować Warszawy i jej niszczyć, czemu dało wyraz wzywając dowództwo polskie do poddania miasta i wskazując na beznadziejność dalszej walki. Jednakże wysiłki te, m. in. milion rozrzuconych ulotek z wezwaniem do ludności Warszawy i wojska, nie przyniosły pożądanych rezultatów. Hitler naglił do pośpiechu, aby Warszawę jak najprędzej zdobyć. Akcję zrzucania ulotek powtórzono więc czterokrotnie: 18, 19, 22, i 24 września. Czterokrotnie zwracano uwagę polskiemu kierownictwu — twierdzi Bekker — że obrona jest bezsensowna i może przynieść miastu tylko straty, za które wyłącznie ono będzie odpowiedzialne. Jednakże Polacy nie reagowali na to. Przeciwnie — przygotowywali się do obrony miasta, budowali barykady na ulicach, zamieniali domy w twierdze. Ponad 100 000 żołnierzy zabarykadowało się w Warszawie dla oczekujących ich walk ulicznych.

Luftwaffe pierwsza rozpoczęła działania na Warszawę. „25 września od godziny 8.00 rano pokazał się nad Warszawą — jak opisuje to autor — groteskowy obraz. Obok bombowców i sztukasów, które swój niszczący ładunek zrzucały bez przerwy na zachodnią część miasta, słychać było warkot silników 30 maszyn transportowych typu Ju-52 załadowanych bombami zapalającymi. Z każdej z nich po dwóch żołnierzy wyrzucało łopatami bomby na zewnątrz (?!). Działo się tak dlatego, ponieważ sztukasy i bombowce nie mogły zabierać bomb zapalających, gdyż nie posiadały odpowiednich wyrzutników. Dwa Ju-52 zostały zestrzelone przez polską artylerię przeciwlotniczą. Bekker uzupełniając tę relację dodaje, że niektóre z bomb zapalających, na skutek silnego wiatru wiejącego ze wschodu, padły na własne pozycje piechoty".

„Dotychczas twierdzi się — czytamy dalej w książce — że Luftwaffe rzuciła na oblężoną Warszawę 800 bombowców, co jest — wg niego — oczywistą nieprawdą. 25 września bombardowało Warszawę nie więcej jak 400 samolotów bombowych. Te 400 maszyn zrzuciło na miasto-twierdzę, w czterech kolejnych nalotach, 560 ton bomb wybuchowych i 72 tony zapalających. Po tych nalotach Warszawa krwawiła tysiącem ran".

Bekker dodaje jednak, że „ze strony niemieckiej zrobiono wszystko, ażeby miasto i ludzi uchronić. Następnego dnia po tym ciężkim nalocie nastąpiła kapitulacja Warszawy, która została 27 września oficjalnie podpisana. W obydwa te dni sztukasy atakowały jeszcze twierdzę w Modlinie. Ostatnie bomby na Polskę spadły o północy 27 września. Od tego czasu przeciwnik nie stawiał już więcej oporu" — kończy swą relację autor.

Tak więc wygląda prawda o Warszawie we wrześniu 1939 roku, w relacji zachodnioniemieckiej, reprezentowanej przez Cajusa Bekkera.

Podsumowując rozdział o kampanii Luftwaffe przeciwko Polsce, którego treść pokrótce przedstawiłem Czytelnikom, autor stwierdza co następuje:

„1. Kampania błyskawiczna przeciwko Polsce nie była spacerkiem tylko twardą walką przeciwko zaciętemu przeciwnikowi. Biorąc pod uwagę, że kampania trwała tylko 4 tygodnie, niemiecka Luftwaffe poniosła w niej stosunkowo duże straty: 734 żołnierzy i 285 samolotów, z tego 109 bombowców i sztukasów.

2. Wbrew wszelkim przewidywaniom, polskie lotnictwo nie zostało w pierwszym i drugim dniu wojny zniszczone na ziemi. Na przykład brygady bombowe atakowały wojska niemieckie jeszcze do 16 września. Ustępujące pod względem jakości i ilości samoloty polskie nie pozwoliły tak bezspornie wywalczyć eskadrom Luftwaffe panowania w powietrzu.

3. Działania niemieckiej Luftwaffe, służące pośrednio i bezpośrednio wsparciu armii lądowej, miały rozstrzygające znaczenie dla szybkiego przebiegu kampanii w Polsce. Zniszczenie środków komunikacji i łączności sparaliżowało przeciwnika bardziej niż ataki bombowe na lotniska i zakłady przemysłowe, których działanie zostało przecenione.

4. Warszawa nie była żadnym otwartym miastem, tylko silnie bronioną twierdzą. Po pięciokrotnym wezwaniu do poddania, miał miejsce w dniu 25 września tylko jeden jedyny ciężki nalot, który zmusił do kapitulacji stolicę Polski.

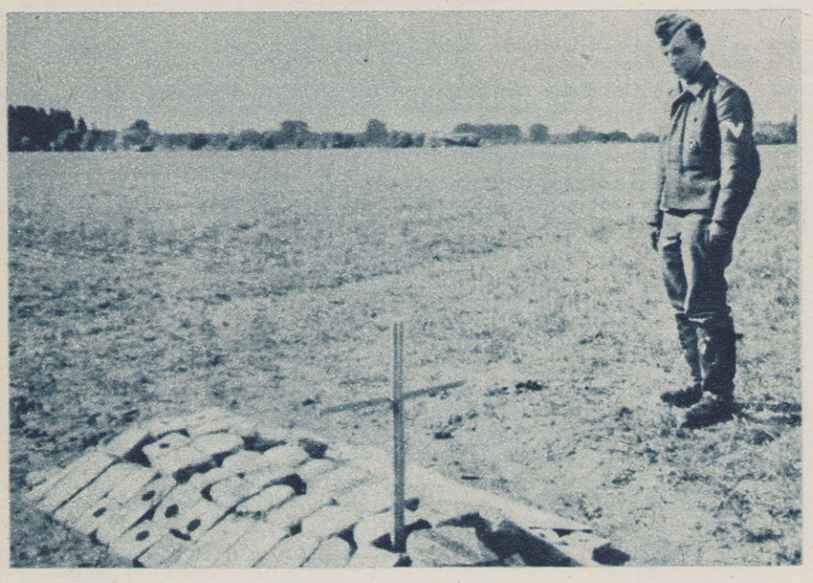
5. Kampania przeciwko Polsce była współdziałaniem lotnictwa i armii lądowej, jako przykład dla dalszych kampanii błyskawicznych. Jednakże doświadczenia i wnioski z niej wypływające wskazywały, iż niemiecka Luftwaffe była dosyć silna tylko na ograniczonym czasowo froncie wojny".

Tyle relacji i opinii autora o udziale Luftwaffe w Kampanii Wrześniowej. Trzeba stwierdzić, że w swej interpretacji i argumentacji książka Bekkera nie odbiega od innych wcześniejszych tego typu wydawnictw, które ukazały się w Niemieckiej Republice Federalnej. Może tylko jej ton jest nieco bardziej spokojny, co generał Deichmann określił w słowie wstępnym jako „beznamiętną relację". Jeżeli chodzi natomiast o tzw. nowe naświetlenie nalotów terrorystycznych Luftwaffe na Warszawę, to próba ta jest tak naiwna, że nie wytrzymuje krytyki. Nie przeszkadza to autorowi, oczywiście, w załamywaniu rąk na dalszych stronach książki nad nalotami bombowymi aliantów na miasta niemieckie. Nie wspomina on natomiast nigdzie ani słowem o atakach terrorystycznych sztukasów na ludność cywilną w Polsce, w kampanii na Zachodzie, w czasie napaści na Związek Radziecki czy chociażby ponownie na Warszawę, w czasie powstania warszawskiego. Luftwaffe w relacji Bekkera atakowała zawsze i wszędzie wyłącznie cele wojskowe. I to — wydaje mi się — rzuca już dostateczne światło na charakter książki „Angriffshöhe 4000". Trzeba przy tym stwierdzić, że w warunkach społeczno-politycznych Niemieckiej Republiki Federalnej książka ta doskonale krzewić będzie tradycje hitlerowskiej Luftwaffe i służyć w ogóle propagandzie militaryzmu niemieckiego, a także budzić ducha odwetu.

Niemniej jednak, ze względu na zawarte w książce liczbowe dane i pewne fakty, chociażby np. z Kampanii Wrześniowej, oraz zestawienia i wykazy w dodatku (dwa z nich podaję przy tym artykule), co do prawdziwości których można nie mieć wątpliwości, książka Bekkera jest dla nas interesująca i może być pomocna zarówno historykom jak i publicystom w studiowaniu czy też opracowywaniu materiałów z działań lotnictwa w drugiej wojnie światowej, a lotnictwa niemieckiego w szczególności.

JERZY R. KONIECZNY

W Kampanii Wrześniowej Luftwaffe poniosła stosunkowo duże straty — zginęło w niej m. in. 734 żołnierzy. Oto grób jednego z lotników niemieckich, zestrzelonego w walce powietrznej nad Polską.



ARYTMOGRAF LOTNICZY

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	4	11	9	12
5	12	13	14	5	11	5
11	15	10	5	14	3	16
11	3	17	8	18	13	8
2	5	14	19	4	10	5
14	8	2	8	12	16	20

E. ZYTKA

Po odgadnięciu znaczeń poniższych wyrazów w miejsce liczb wpisać litery pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Następnie litery przenieść do diagramu i rzędami poziomymi odczytać hasło.

Znaczenie wyrazów: A — polski pilot balonowy, który w 1938 roku wraz z Franciszkiem Janikiem zwyciężył w Zawodach o Puchar Gordon Bennetta: 20-5-10-1-18-3; B — lotnisko pasażerskie w Niemczech zachodnich, położone 395 m nad poziomem morza, którego główny pas startowy ma długość 2880 m: 18-9-1--9-9-17-5-14-9; C — pięciokrotny szybowcowy mistrz Anglii, odznaczony Medalem Lilienthala: 12-4-7-7--18; D — port lotniczy w Kopenhadze, położony 5 m nad poziomem morza: 19--5-18-9-14-1-13; E — uczony rosyjski polskiego pochodzenia, który stworzył teoretyczne podstawy techniki odrzutowej, zbudował także tunel aerodynamiczny: 11-4-8-6-19-8-12-18--19-4; F — kosmonauta amerykański (ur. 1923 r.), który 5 maja 1961 r. odbył lot balistyczny w ramach programu „Mercury": 18--15-16-13-5-14-2.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 12 września br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8 **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach** z dopiskiem „Arytmograf lotniczy".

ROZWIĄZANIE
„Krzyżówki lotniczej"
z nru 32 „SP" z dnia
8 sierpnia 1965 r.

POZIOMO: 1 — CSA, 5 — zakręty, 8 — Pomianowski, 9 — pompa, 10 — orzeł, 12 — Gonczarenko, 13 — mantysa, 14 — kra.

PIONOWO: 2 — syrena, 3 — Maria Puchar, 4 — stewardessa, 6 — Zołotow, 7 — sklejka, 11 — Walter.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Magdalena Nowak — Częstochowa, ul. 16 Stycznia 16; Wiaczesław Muchin — Paneweżys, Rapolo Czarno 50b, Litewska SRR, ZSRR, Hanna Koć — Białystok, ul. Okopowa 61.**

ROZWIĄZANIE
„PANTROPY"
Lotniczej" z nru 33 „SP"
z dnia 15 sierpnia 1965 r.

Hasło: NA LOTNISKO, MIŁY BRACIE, TAM SZYBOWIEC CZEKA NA CIĘ.

Wyrazy pomocnicze: 1 — tarczy wirnika — 113 m², ciężar, 2 — nici, 3 — ICAO, 4 — sto, 5 — łeb, 6 — rama, 7 — mycie, 8 — szybowniczka, 9 — etan.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Florian Kowalski — Poznań 10, ul. Gnieźnieńska 72/1; Anna Jarzębska — Inowrocław, ul. M. Konopnickiej 27 m. 2; Marian Makowski — Chmielnik, k/Buska, ul. Obrońców Stalingradu 20, woj. kieleckie.**

W lotniczej KSIĘGARNI

Zgodnie z naszą zapowiedzią w ostatnim numerze naszego tygodnika, obecnie podajemy zestawienie książek o tematyce spadochronowej i szybowcowej. W poprzednim numerze podaliśmy książki o tematyce związanej z modelarstwem lotniczym.

● **Witold Tracz — KURS WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1959, str. 242, cena 15 zł** (wydanie drugie, poprawione i uzupełnione). Książka zawiera krótki zarys historii spadochroniarstwa i sportu spadochronowego, wiadomości z zakresu teorii skoku spadochronowego, organizacji skoków spadochronowych z wieży i samolotu, na lotniskach i w terenie przygodnym, metodyki szkolenia i techniki wykonywania różnych rodzajów skoków oraz zasady prowadzenia racjonalnej gimnastyki i ćwiczeń pomocniczych. Ponadto książka podaje zarys wiadomości z budowy spadochronów i sprzętu spadochronowego dla uczniów-skoczków spadochronowych. Praca Witolda Tracza — instruktora spadochronowego — przeznaczona jest dla uczniów-skoczków oraz instruktorów spadochronowych.

● **Tadeusz Malinowski — SPADOCHRONY, Warszawa 1963, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, str. 487, cena 35 zł.** Praca zawiera próbę wyczerpującego przedstawienia rozwoju i zastosowania spadochronu na przestrzeni wieków. Informuje ona ponadto o twórcach spadochronu, wytwórniach spadochronów, zastosowaniu spadochronów w nauce, technice i gospodarce narodowej. Oddzielnie porusza rozwój spadochroniarstwa sportowego i wojskowego, jak również spadochroniarstwa w Polsce. Omawia także rozwój foteli wyrzucanych oraz problem tzw. ludzi-ptaków. Książka zawiera ponadto przegląd ciekawszych konstrukcji spadochronów osobowych, towarowych i specjalnych. Ponad 700 ilustracji.

● **Józef Zieleziński — VADEMECUM MECHANIKA SZYBOWCOWEGO, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1959, str. 298, cena 20 zł.** Praca podaje krótką charakterystykę oraz sposoby sprawdzania materiałów stosowanych przy budowie i naprawie szybowców. Równocześnie omawia narzędzia i przyrządy pomiarowe niezbędne do pracy mechanika szybowcowego. Ponadto podaje wskazówki i czynności związane z konserwacją i drobnymi naprawami szybowców oraz szereg tablic pomocniczych. Książka przeznaczona jest dla uczniów, pomocników, mechaników i techników szybowcowych oraz instruktorów szybowcowych.

● **Kazimierz Albin — SZYBOWNICTWO NA ŚWIECIE, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1960, str. 462, cena 35 zł.** Praca zawiera wiele ciekawych informacji o stanie szybownictwa na świecie, przy czym uwzględnia również rozwój konstrukcji szybowcowych. Liczne zdjęcia i rysunki.

POCZTA LOTNICZA

ŚMIGŁOWIEC POLSKIEJ KONSTRUKCJI „ŻUK"

„Słyszałem o śmigłowcu polskiej konstrukcji „Żuk". Chciałbym wiedzieć, kiedy on powstał i jakie spełniał zadania. Proszę także o jego dane techniczne" — pisze **Roman Jaworski z Zielonej Góry.**

Śmigłowiec BŻ-4 „Żuk" zbudowano w roku 1956. Jego konstruktorem jest inż. Bronisław Żurakowski. „Żuk" nie wszedł do produkcji seryjnej. Jednym z jego przeznaczeń była służba w lotnictwie sanitarnym, mógł on bowiem przewozić chorego na noszach. Był to śmigłowiec czteromiejscowy, z silnikiem inż. Wiktora Narkiewicza WN-4.

A oto niektóre dane techniczne i eksploatacyjne: moc startowa — 320 KM, średnica wirnika — 12 m, powierzchnia wirnika — 113 m², ciężar śmigłowca pustego — 1050 kG, ciężar użyteczny — 450 kG, ciężar całkowity — 1500 kG, prędkość maksymalna — 156 km/h, prędkość przelotowa — 125 km/h, prędkość wznoszenia — 4,6 m/sek, pułap zawisu — 600 m, pułap — 3000 m, zasięg — 260 km.

WIADOMOŚCI ASTRONAUTYCZNE

„Jako stały czytelnik „Skrzydlatej Polski" zauważyłem, że ostatnio zaniechano drukowania stałej kroniki wydarzeń astronautycznych, zawierających krótkie notatki dotyczące danych o wystrzelonych rakietach i satelitach. Kronika ta była mi dotychczas bardzo pomocna przy opracowywaniu zbioru znaczków pocztowych o tematyce kosmicznej. Proszę o kontynuowanie wspomnianej rubryki oraz uzupełnienie jej od czasu przerwania" — pisze **Jerzy Kazak z Legnicy.**

Śpieszymy uspokoić miłośników astronautyki. Już bowiem niedługo, po okresowej przerwie, wznowimy druk, tym razem na stałe, drobnych wiadomości z zakresu bieżących wydarzeń astronautycznych.

SZKOLENIE MECHANIKÓW LOTNICZYCH

Stanisław Wojewoda — Czermin, pow. Mielec — pyta „czy obecnie prowadzi się szkolenie mechaników lotniczych dla potrzeb lotnictwa sanitarnego lub gospodarczego i jakim warunkom powinien odpowiadać kandydat na to szkolenie?"

Specjalnego szkolenia mechaników lotniczych dla lotnictwa sanitarnego i gospodarczego nie prowadzi się. Praktykowane jest tylko wewnętrzne doszkalanie i podnoszenie kwalifikacji, ale tylko w odniesieniu do spełniających już zawód mechanika lotniczego.

DZIĘKUJEMY

Eugeniusz Adamski — Dobrzyniewo. Dziękujemy za próbę rzeczowej oceny „Skrzydlatej Polski" i miłe słowa pod adresem zespołu redagującego nasz tygodnik. Prośbę pana spełnimy listownie.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

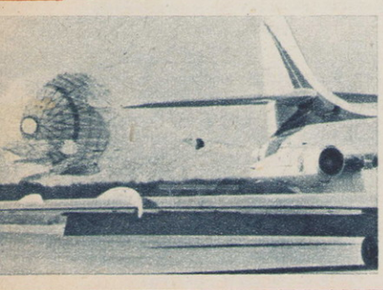
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

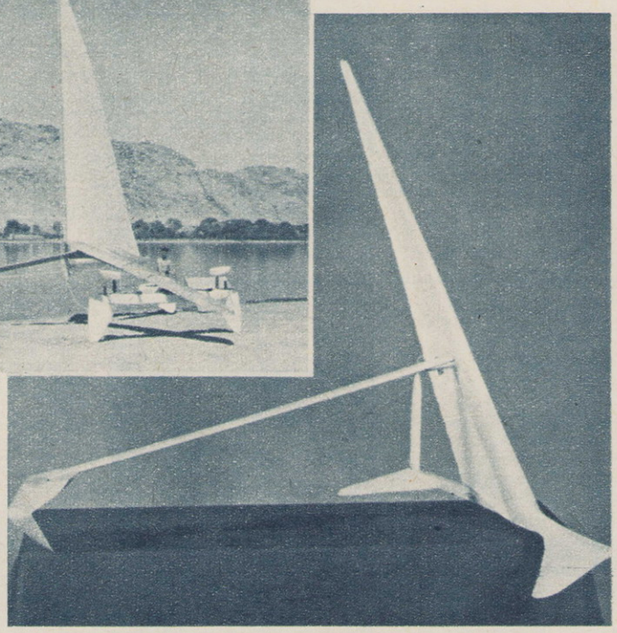
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6610 E-35

RAKIETA PO ŚWIECIE

HAMULCE W „CARAVELLE"

Podczas jednego z pokazów „ofertowych" zademonstrowano działanie hamulców w czasie dobiegu. W ruch poszły zatem przerywacze widoczne na górnej powierzchni skrzydeł, klapy i spadochron ogonowy.

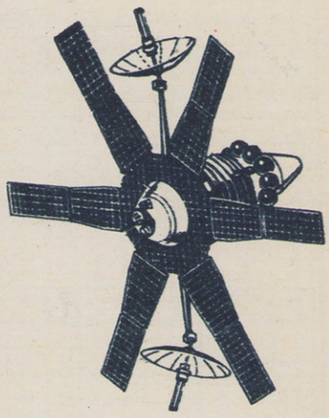




ŻAGLÓWKA-WODOLOT

Jedną z sensacji bieżącego sezonu była na pewno żaglówka zbudowana przy wykorzystaniu najnowszej wiedzy aero- i hydrodynamiki. Sztywny, profilowany żagiel i statecznik kierunkowy oraz trzy pływaki ślizgowe umożliwiają osiąganie prędkości max. 43 węzłów, której ponoć nie przekroczył żaden inny statek zaopatrzony w „biały żagiel". Prototyp zbudowano w USA w szkole marynarki wojennej w Newport.

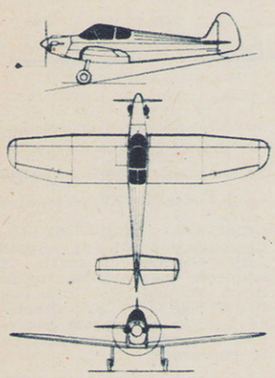
CO NOWEGO LATA?



MOŁNIA-1 przebywająca w Kosmosie od 23 kwietnia jest pierwszym radzieckim satelitą telekomunikacyjnym. Apogeum 38 380 km, a perigeum 497 km. Rysunek satelity podała moskiewska „Prawda".

SAMOLOT AMATORSKI

Henri Nicollier, architekt francuski, zbudował mały samolot sportowy, uzyskując nim prędkość 150 km/h z silnikiem 30 KM. Kabina wyposażona jest w 9 przyrządów pokładowych. Silnik adaptowano z samochodu Volkswagen.



NOWY SZYBOWIEC RUMUŃSKI

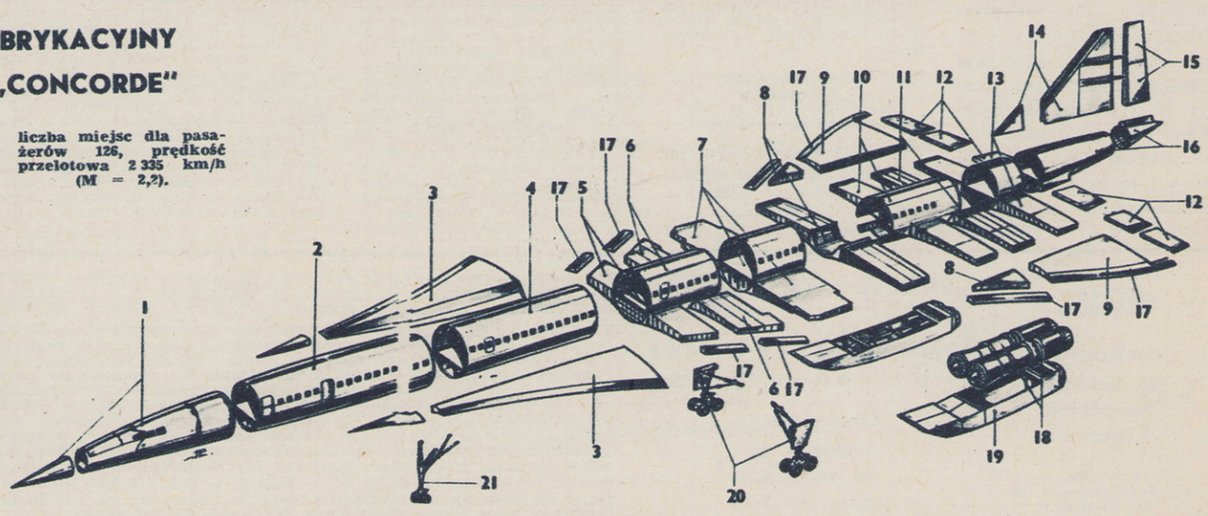
„Mindrie" — to nazwa nowego całometalowego szybowca, który jest budowany w zakładach w Braszow pod kierunkiem znanego konstruktora Iosifa Silimona. A oto dane techniczne szybowca: rozpiętość skrzydeł 16 m (druga wersja mieć będzie 15 m), długość 7,1 m, powierzchnia nośna 12,8 m², ciężar własny 270 kG, a całkowity 370 kG, doskonałość obliczeniowa 35 przy prędkości 93 km/h, opadanie 0,63 m/sek przy prędkości 73 km/h, prędkość maksymalna 180 km/h.

F-205 SIAI-MARCHETTI to nowy czteromiejscowy samolot włoski. Konstrukcja metalowa, podwozie trójkołowe, silnik o mocy 180 KM typu Lycoming. Prędkość max. 232 km/h. Cena 13 000 dolarów.

GÉRARD — francuski samolot doświadczalny z płatem pływającym, pierwsza tego rodzaju udana konstrukcja na świecie. Oblatany został 15 czerwca bieżącego roku w Villacoublay. Twórcą samolotu jest M. Gérard, inspektor nawigacji lotniczej. Próby w locie trwają.

PODZIAŁ FABRYKACYJNY SAMOLOTU „CONCORDE"

Ostatecznie ustalono kształty „Concorde" i obecnie samolot jest budowany w poszczególnych wytwórniach zgodnie z obok podanym podziałem fabrykacyjnym. Podzespoły 1 — 2 — 14 —15 — 16 — 18 — 19 budowane są przez przemysł brytyjski BAC, pozostałe przez zakłady francuskie, w większości w Tuluzie. Silniki wykonuje Bristol w Anglii, a częściowo zakłady SNECMA we Francji. A oto dane budowanego płatowca wg ostatniej wersji: rozpiętość 25,50 m, długość 56,20 m, wysokość 11,60 m, ciężar startowy 148 ton, liczba miejsc dla pasażerów 126, prędkość przelotowa 2 335 km/h (M = 2,2).



POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 44 ● WRZESIEŃ 1965 R.

WIZYTY W OJCZYŹNIE

W przeprowadzanych z naszymi stewardessami wywiadach wielokrotnie słyszymy o wzruszających spotkaniach z podróżnymi szczególnego typu Są to Polacy, którzy udają się w odwiedziny do Polski po wielu latach pobytu na emigracji, w krajach Europy Zachodniej, Ameryki, Australii. Zdarzają się też ludzie, którzy choć nigdy naszego kraju nie widzieli — uważają go jednak za swoją ojczyznę, dbają o polski język i polskie tradycje.

Piersze spotkanie ze Starym Krajem odbywa się już w portach lotniczych Zachodniej Europy, dokąd zawijają ogromne transkontynentalne odrzutowce. Wielu podróżnych przesiada się wtedy do samolotów PLL LOT. Już sam widok polskiej maszyny, napisów, narodowych barw — budzi u większości wzruszenie. Pokład samolotu witają jak pierwszy skrawek ojczystej ziemi, stewardessę i załogę — jak wysłanników ich własnych rodzin.

W czasie lotu wypytują o kraj, warunki życia, panujące stosunki, są ogromnie ciekawi, niektórzy proszą o kawałek czarnego chleba, a przelot nad polską granicą witają ze łzami w oczach.

Musimy ich więc witać jak najdroższych gości. Musimy pamiętać, że nasz samolot (czyściutko wysprzątany) i nasza załoga (mile, serdecznie uśmiechnięta) to prawdziwi „ambasadorzy" naszego kraju, również i dla cudzoziemców. Nie należy im szczędzić życzliwości i uważnej opieki.

Szczególną grupę naszych pasażerów stanowią dzieci polskich rodzin, zamieszkałych za granicami kraju. W okresie letnim odwiedzają one Polskę, by nad polskim Bałtykiem, w polskich Tatrach i nad jeziorami mazurskimi spędzić wakacje. Są to już od lat nasi tradycyjni pasażerowie. W kilkunastu grupach przylatuje specjalnymi samolotami LOTu około 700 dzieci z Paryża, Londynu, Liege i Lille, by po miesięcznym pobycie powrócić do swych rodzin. W samolotach brzmi wtedy polska piosenka, a pożegnanie ze stewardessą i polskimi lotnikami jest równie gorące, jak przywitanie z oczekującymi rodzinami.

Ostatnio — wraz z końcem wakacji — odleciały dziecięce grupy. Żegnamy ich i zapraszamy — do zobaczenia za rok w Polsce!

ПОЕЗДКА НА РОДИНУ

НЕОДНОКРАТНО приходилось нам слышать от наших стюардесс о волнующих встречах с путешественниками совершенного особого типа. Это поляки, приезжающие проведать Родину после многих лет жизни в эмиграции в странах Западной Европы, Америки, Австралии. Среди подобных туристов есть люди, никогда не видевшие нашей страны и все же считающие ее своей Родиной; они стараются сохранить польский язык, польские традиции.

Первая встреча со старой Родиной происходит еще в аэропортах Западной Европы, куда прилетают огромные трансконтинентальные реактивные самолеты. Здесь многие путешественники пересаживаются на самолеты польских авиалиний «Лет». Вид польской машины, надписей, национальные цвета — трогают многих из них несказанно. Борт самолета для них — частинка родной земли, стюардессу и экипаж самолета они приветствуют, как посланцев своих семейств.

Во время полета туристы проявляют огромное любопытство ко всему, что происходит в их стране, выпытывают об условиях жизни и распространенных отношениях, некоторые даже просят дать им кусочек черного хлеба, а польскую границу, над которой пролетает самолет, встречают со слезами на глазах.

И мы должны встречать их, как самых дорогих гостей. Мы должны помнить, что наш самолет (идеально убранный) и наш экипаж (улыбающийся сердечно и мило) — подлинные «послы» нашей страны и для иностранцев. Не следует скупиться на доброжелательность и опеку.

Особая группа среди наших пассажиров — это дети польских семей, живущих за границей. Они приезжают в Польшу летом, чтобы на Балтийском море, в Польских Татрах, у Мазурских озер провести каникулы. Уже много лет дети остаются нашими традиционными пассажирами. Несколькими партиями на специальных самолетах «Лета» прилетает в Польшу около 700 детей из Парижа, Лондона, Льежа и Лилля. Проведя здесь месяц, они возвратятся в свои семьи. Тогда в самолетах, отвозящих гостей, слышится польская песенка, а прощание со стюардессой и польскими летчиками не менее горячо, чем встреча с ожидающими родными.

Недавно окончились летние каникулы, вылетели группы детей. Шлем им прощальный привет и приглашаем к нам — до встречи через год в Польше!

VISITS TO THE „OLD COUNTRY"

WHEN interviewed by Press or Radio LOT's stewardesses often tell us about their moving meetings with particular type of passengers — the Poles who long since emigrated to the West of Europe, America or Australia and after years abroad come to visit their „Old Country".

Some of them were born abroad and have never before seen Poland, but just the same can fluently speak Polish, cultivate the Polish traditions and call themselves Poles.

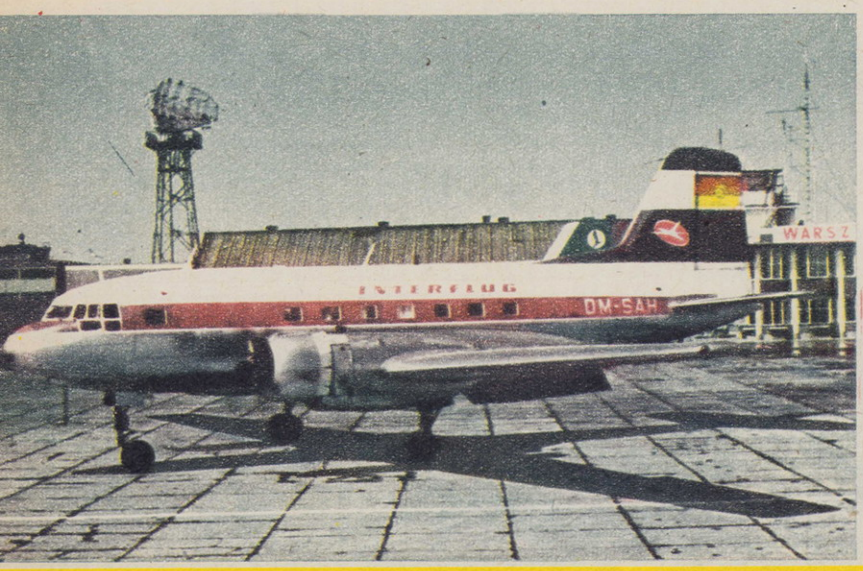
Their first encounter with the „Old Country" takes place at the West European Airports where they arrive by transatlantic jet liners and transfer to LOT. Many of them look upon LOT aircraft as the first piece of Poland — the national colours, Polish atmosphere and language spoken deeply impress the majority. The crew is usually the center of attraction and has to answer numerous spontanious questions. In flight Poland is of course the main subiect discussed. Everything ranging from living conditions to politics interests our guests, for many the most exciting moment is the crossing of the Polish border.

The ex-Poles are our most wanted guests, and it must be remembered that their first impression of the „Old Country" which they gain on boarding LOT largely depends on the crew and aircraft appearance. Sincere, smiling and helpful crew members are „the ambassadors" of the country to all passengers.

Every summer Poland is visited by several groups of Polisch children from abroad. They come to Poland by LOT to spend a few weeks vacation in Tatra mountains, on the Polish Baltic coast or Mazurian Lakes and return then to their families in France or Britain. This year some 700 of them have come to Poland from Paris, London, Liege and Lille. Polish songs can often be heard on board of LOT aircraft engaged for their transport, the good-byes to stewardesses are as sincere as the welcomes with the awaiting families.

Recently with he summer ending the last group of children left Poland — we wish to say good-bye to them all and welcome to Poland next year.

Specjalnymi samolotami LOTU przybywają do Polski dzieci Polaków z zagranicy — z Londynu, Liege, Brukseli, Lionu i Paryża. Po wakacjach wracają do rodzin, wywożąc najmilsze wspomnienia ze swego ojczystego kraju.



X-LECIE

16 września bieżącego roku mija dziesięć lat istnienia w Niemieckiej Republice Demokratycznej cywilnej komunikacji lotniczej. W kwietniu 1955 roku rozpoczęto rozbudowę centralnego lotniska w Berlin-Schoenefeld jako lotniska komunikacji cywilnej. Radziecki przemysł lotniczy dostarczył pierwsze samoloty typu Il-14, a AEROFŁOT oddał do czasowej dyspozycji kilka swoich najlepszych załóg dla wyszkolenia niemieckiego personelu latającego. Pierwszy oficjalny lot odbył się 16 września 1955 roku z Berlina do Moskwy, a już 4 lutego otwarta została pierwsza międzynarodowa linia z Berlina do Warszawy.

Dziś między INTERFLUGIEM a PLL LOT istnieje bliska współpraca. Dlatego też z okazji Dziesięciolecia składamy naszym towarzyszom z NRD najlepsze życzenia dalszych osiągnięć w pracy.

Na zdjęciu: samolot INTERFLUGU na warszawskim lotnisku Okęcie.

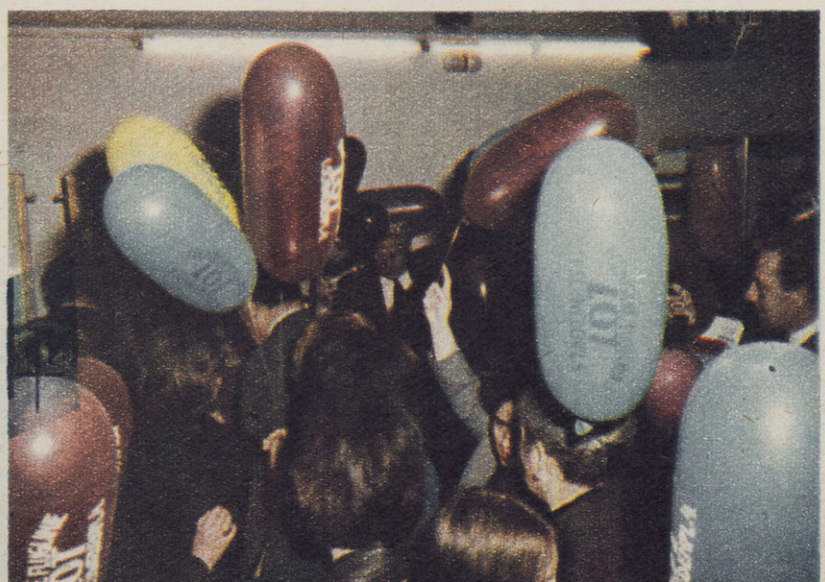
PRZEDSTAWICIELE TOWARZYSTW LOTNICZYCH 4 KONTYNENTÓW ZWIEDZAJĄ POLSKĘ

Staraniem „Air France", Polskiego Biura Podróży „Orbis" oraz PLL „LOT" zorganizowana została wycieczka tzw. „Interline", w której udział wzięli przedstawiciele zagranicznych towarzystw lotniczych, działający na terenie Francji. Samolot „Air France" przewiózł uczestników 18-osobowej grupy „Interline" — pracowników „Pan American Airways" i „Trans World Airlines" (St. Zjednoczone) „Olimpic Airways" (Grecja), „Deutsche Lufthansa" (NRF), „Royal Air Maroc", „EL AL" (Izrael), „Air Afrique", „British European Airways", „Swissair", „Japan Airlines" oraz „UTA" i „Air Inter" (Francja) — z Paryża do Warszawy. W czasie tygodniowego pobytu w Polsce, goście zwiedzili Warszawę i okolice, Kraków, Szczawnicę, Zakopane. Przedstawiciele zagranicznych towarzystw lotniczych zapoznali się z walorami turystycznymi Polski, siecią hoteli i pensjonatów oraz połączeniami komunikacyjnymi. Największe wrażenie na przedstawicielach zagranicznych linii lotniczych wywarł spływ tratwami przełomem Dunajca. Bardzo podobało się Stare Miasto w Warszawie, historyczny Kraków oraz kopalnia soli w Wieliczce. Samolot PLL „LOT" przewiózł uczestników „Interline" na trasie Warszawa — Kraków — Warszawa oraz z Warszawy do Paryża.

LEĆ Z NAMI!

„Flieg mit uns!" — Leć z nami! — to tytuł wiedeńskiej popularnej audycji poświęconej problematyce rozmaitych towarzystw lotniczych. Jak już podano na łamach „Skrzydlatej Polski", w Wiedniu otwarty został ostatnio nowy reprezentacyjny lokal PLL LOT oraz Orbisu. Z tej okazji w audycji „Flieg mit uns" wzięli udział polscy artyści — pianistka Barbara Hesse-Bukowska oraz śpiewak Andrzej Hiolski. Ich występy wzbudziły rzęsiste oklaski.

Na zdjęciach obok prezentujemy panią Hesse-Bukowską oraz pana Andrzeja Hiolskiego w czasie występów. Prawdziwą sensację i ogromną popularność wzbudziły kolorowe balony z napisem „Polnische Fluglinie LOT, 1, Schwedenplatz 4".



RESPOLLOT WARSZAWA

POD tym nieco tajemniczym skrótem telegraficznym kryje się Centralne Biuro Sprzedaży i Rezerwacji PLL LOT, mieszczące się przy ul. Waryńskiego 9 w Warszawie. Tu się rozmawia dosłownie z całym światem. Bez przerwy pracują nowoczesne dalekopisy, wystukujące zaszyfrowane międzynarodowym kodem całe zdania i zwroty. Gdzieś tam na drugim kontynencie ktoś chce tego i tego dnia przelecieć samolotem z Wrocławia do Gdańska, a potem prosi o zarezerwowanie połączenia z Kairem i dalej na Środkowy Wschód.

W kasach zagranicznych kasjerki wertują opasłe tomy taryf i połączeń. Wystawiane są bilety na najbardziej skomplikowane połączenia. Egzotyczne nazwy lotnisk i miejscowości przeplatają się z rodzimymi. Już na siedem dni wcześniej pasażerowie wykupują miejsca do Krakowa, Wrocławia, Poznania i Szczecina, do Rzeszowa, Gdańska i Koszalina. Żalą się, że połączenie z tym ostatnim miastem jest bardzo niewygodne, nie można polecieć rano i wrócić wieczorem, koniecznie trzeba nocować lub „tłuc się" wiele godzin pociągiem.

Ruch, przyciszony gwar, różnokolorowi i różnojęzyczni interesanci. Sezon tu trwa cały rok, choć w okresach urlopowych napięcie pracy i napływ klientów dochodzi do zenitu. Wtedy bilety do atrakcyjnych miejscowości wypoczynkowych sprzedawane są w ciągu jednej godziny. W pełni sezonu załatwia się ponad 500 rezerwacji zagranicznych dziennie, do tego dochodzi drugie tyle pasażerów krajowych.

Na czele całości stoi mgr Tadeusz Rybka, który w największym nawet natężeniu pracy nie traci dobrego humoru i z najbardziej zawikłanej sytuacji potrafi znaleźć zawsze najprostsze wyjście. Jego zastępcą jest pan Tadeusz Tomanek, obaj tworzą doskonale zgrany tandem. Gdy odwiedziliśmy CBSR na Waryńskiego, natężenie pracy i ilości interesantów sięgało szczytu, a jednak zdołaliśmy przeprowadzić szereg ciekawych rozmów.

— Proszę się nie niepokoić — mówi mgr Rybka. — To tylko gwar, stukot dalekopisów i telefoniczne dzwonki czynią wrażenie chaosu. W rzeczywistości wszystko idzie sprawnie. Dysponujemy bowiem wykwalifikowanym personelem, część ukończyła szkoły hotelarskie, posiada znajomość języków obcych, na pamięć zna geografię lotnictwa komunikacyjnego świata, zasady skomplikowanych taryf i połączeń. Praktycznie możemy załatwić wszystkie formalności związane z podróżą z dowolnego i do dowolnego punktu na świecie. Ułatwia nam to specjalna sieć SITA (Centrum Międzynarodowej Telekomunikacji Lotniczej), do której jesteśmy podłączeni. Dysponujemy także kilkoma placówkami rezerwacji i sprzedaży na mieście — w MHZ, Grand Hotelu i w Porcie na Okęciu.

Pan mgr Andrzej Charlemagne jest kierownikiem oddziału rezerwacji. To właśnie u niego niemal bez przerwy dzwonią telefony. Mnożą się prośby o zarezerwowanie miejsc, niektórzy powołują się na zadawnione stosunki z LOTem, czasem na wspólne znajomości. Nie zawsze jednak można spełnić wszystkie życzenia. Popularność podróży lotniczych w Polsce zaczyna przekraczać na niektórych liniach możliwości przewozowe LOTu. Coraz bardziej konieczne staje się zakupienie nowych maszyn.

— Połowę zamówień na połączenia zagraniczne otrzymujemy za pośrednictwem dalekopisów — mówi mgr Charlemagne. — Niejednokrotnie otrzymujemy przy tym wiele dodatkowych życzeń, które w miarę możliwości staramy się wypełniać. Przede wszystkim sprawa rezerwacji miejsc w hotelach, co jak wiadomo nie jest u nas rzeczą łatwą. Niektóre życzenia dotyczą konieczności zabezpieczenia noszy i opieki lekarskiej dla chorych podróżnych, specjalnego wyżywienia, bo np. muzułmanie nie jedzą wieprzowiny i najsmaczniejsza polska szynka spotka się na pokładzie z oschłym przyjęciem, czasem jesteśmy proszeni, aby podawane mięso było „koszerne", to znaczy przyrządzone według specjalnego rytuału. Trafiają się życzenia zapewnienia specjalnej opieki nad wysyłanymi zwierzętami.

— A kłopoty?

— Zaczyna nam być ciasno. Marzymy o jak najszybszym wybudowaniu odpowiednich pomieszczeń, o nowoczesnym Biurze Miejskim, które ma być wzniesione w Alejach Jerozolimskich.

Niemal bez przerwy rozmowę przerywają nam telefony. Jednocześnie mgr Charlemagne musi kontrolować prawidłowość załatwianych rezerwacji, tłumaczyć rozżalonym interesantom, że niestety wszystkie miejsca w danym rejsie są już sprzedane, ale istnieje wcześniejsze połączenie, na które jeszcze można kupić bilet. Wymaga to znakomitej wiedzy, taktu i szybkiej orientacji.

W roku bieżącym nastąpił dalszy wzrost przewozów lotniczych w Polsce o około 30 proc. LOT ma już stałych, zagorzałych pasażerów, a to zobowiązuje. Przed Centralnym Biurem Sprzedaży i Rezerwacji stają coraz poważniejsze obowiązki. Dotychczasowe doświadczenia są gwarancją, że zostaną one jak najlepiej wykonane.

Pani Bożena Nowicka z Biura Rezerwacji chce lecieć do Gdańska. „Proszę do nas zadzwonić, może ktoś zrezygnuje" — mówi p. Charlemagne.

Bez przerwy stukają dalekopisy. Na pierwszym planie p. Liliana Zajkowska.

Konferencja na szczycie. Od lewej — pp. Tadeusz Tomanek, mgr Tadeusz Rybka i mgr Andrzej Charlemagne.

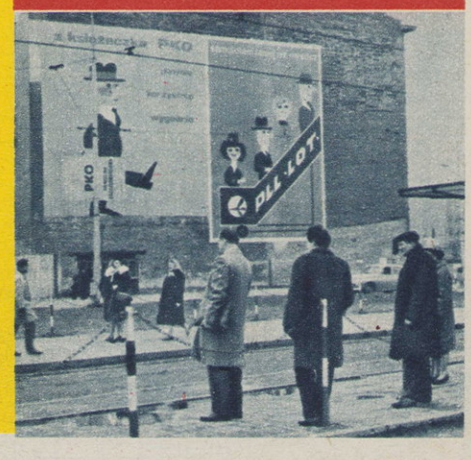
Sala rezerwacji. Tu można zapewnić sobie miejsce na każdą linię na świecie.

Konkurs LOT-u

GDZIE JEST TA ŚCIANA?

LOT wyszedł na ulice — powiadają nasi pasażerowie. Nie bez racji, bo rzeczywiście od niespełna roku reklama usług naszego przedsiębiorstwa stała się bardziej widoczna i zachęcająca. Między innymi na murach warszawskich domów ukazały się wielkie reklamy LOTu. Żywe barwy, pomysłowe rysunki projektu znanego plastyka p. Waldemara Świerzego, przyciągają uwagę przechodniów.

Wszystkim naszym Czytelnikom, Pasażerom i Sympatykom proponujemy mały konkurs z jednym tylko pytaniem: GDZIE JEST TA ŚCIANA? Rozpoznać więc należy ulicę, przy której można ujrzeć w Warszawie załączone na zdjęciach reklamy LOTu. Dla ułatwienia pozostawiamy fragmenty otoczenia i z odgadnięciem nie powinno być kłopotów. Życzymy przyjemnej zabawy, a wśród osób, które nadeślą prawidłowe odpowiedzi, rozlosujemy lotowskie upominki. Listy prosimy kierować (wraz z dokładnym adresem) pod adresem Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT, Warszawa, Grójecka 17, do dnia 30 września br.



NASZE STEWARDESSY

JOANNA DRYK

NAGŁÓWEK tej rubryki powinien brzmieć dziś inaczej: „Nasze hostessy", choć niektórzy nazywają je stewardessami naziemnymi. Panna Joanna Dryk pełni właśnie tę funkcję i to już od 16 miesięcy. Spotkać ją można co drugi dzień w Porcie Krajowym na Okęciu, gdy odprowadza pasażerów do samolotu i przyprowadza po rejsie, służy im pomocą, radą i opieką. Ma czarną grzywkę, niebieskie oczy i zawsze jest mile uśmiechnięta.

— O ten uśmiech to czasami bardzo trudno. Praca trwa często po 18 godzin bez przerwy, ciągle trzeba chodzić, a my nie mamy nawet skromnego kącika, w którym można by choć przez chwilę odpocząć, wyciągnąć zmęczone nogi. Najgorzej jest w czasie upałów, nasze mundurowe czarne szpilki bardzo wtedy dokuczają. Gdy są ulewy, dokucza też brak kaloszy i parasoli. I jeszcze sprawa wyżywienia. Nie mamy taniej stołówki. Musimy jadać w drogiej restauracji WARSu (kategoria S), dopłacając 30-procentową marżę. Dosłownie pół pensji idzie na skromne a drogie jedzenie. No, to chyba już wszystko. Wyżaliłam się wreszcie, nie tylko zresztą w swoim imieniu. Powinno się usunąć te braki, utrudniają nam bowiem pracę, a my naprawdę chcemy być zawsze szczerze uśmiechnięte.

— Czy mimo to lubi Pani swoją pracę?

— Bardzo. Wie pan, atmosfera lotniska, ciągłego ruchu, spotykanie nowych ludzi — wciąga. No i świadomość, że się jest potrzebnym, że można komuś naprawdę pomóc. Czasem jest to pasażer, który leci po raz pierwszy i nie potrafi ukryć lęku. Kilka serdecznych słów dodaje otuchy. Czasem trzeba pomóc przy niesieniu małych dzieci. Do samolotu wychodzimy w pojedynkę. A to nie zawsze wystarcza. Pewnego razu wysiedli już wszyscy pasażerowie. Liczę, brak jednego. Może zasłabł? Poprosiłam pozostałych, aby chwilę poczekali, i wbiegłam do samolotu. Była tam jeszcze jedna starsza, schorowana pani. Ledwo dałam sobie wtedy radę. Musiałam znieść podręczny bagaż, zabrać teczkę z dokumentami samolotu i wspierać ramieniem z trudem idącą pasażerkę. Powinnyśmy więc do każdego samolotu wychodzić we dwie. Nigdy bowiem nie wiadomo, czy ktoś nie potrzebuje pomocy.

— A dzieci?

— Z reguły trzeba pomóc samotnym matkom, obarczonym dwoma lub trzema pociechami. Zawsze też wpuszczamy je pierwsze do samolotu, aby spokojnie mogły zająć miejsce. Tak było z miesięcznymi bliźniakami Jackiem i Agatką z Rzeszowa, które leciały wraz z mamą do Gdańska. Już w czasie oczekiwania na połączenie zajęłam się całą trójką. Potem maluchy dziękowały mi gawo-

rzeniem, a matka ze łzami w oczach. To naprawdę największa nagroda, zapomina się wtedy o „pijących" szpilkach.

I jeszcze jedno wspomnienie. Samolot rejsowy z Gdańska do Wrocławia musiał lądować z powodu niepogody w Warszawie. Na pokładzie zastałam samotną podróżniczkę, dziesięcioletnią dziewczynkę. Już, już buzia krzywiła jej się w podkówkę, gdy wzięłam ją za rękę. Przytuliła się do mnie z całym zaufaniem. Przejrzałam jej deklarację — samotnie podróżujące dzieci otrzymują taką z wymienieniem imienia, nazwiska, wieku, adresu i osoby, która ma dziecko odebrać. Mała wiedziała, że to będzie babcia. Zabrałam dziecko do naszego pokoju. Szybko, rozkład jazdy. Najbliższy pociąg do Wrocławia odchodził za pół godziny. Błyskawicznie posłałam dalekopisem kilka słów na wrocławskie lotnisko, że mała przyjedzie pociągiem i pierwszym z brzegu samochodem popędziłyśmy na dworzec. I tu kłopot — nie było już miejscówek. Ostatnie minuty. Wpadłam do dyżurnego ruchu. Już po kilku słowach wybiegł ze mną na peron. Konduktor podpisał mi pokwitowanie i mała usiadła wygodnie przy oknie. Nie miałam czasu nawet z nią się pożegnać. Pomachała mi tylko łapką i ekspres odjechał. Odetchnęłam z ulgą. Potem dostałam jeszcze wiadomość, że mała szczęśliwie dojechała i na wrocławskim dworcu znalazła się w ramionach babci.

— A czy nie chciałaby Pani latać?

— Bardzo. Każda dziewczyna o tym marzy. Ale nie pozwala mi tata, muszę opiekować się domem, no i zapisałam się na wieczorowe studia w SGPiS.

— Stewardessy latające posiadają specjalny znaczek, naziemne nie. Co Pani o tym sądzi?

— To niedobrze. Czasami trafiają się pasażerowie całkowicie bezradni. Nie wiedzą, do kogo zwrócić się o pomoc...

— O tym właśnie myślałem. Proponuję, aby nasze hostessy już z daleka wyróżniały się symbolicznym znaczkiem. Może to być nawet czerwony goździk, który by oznaczał, że „Mademoiselle LOT" służy pomocą, radą, opieką.

woy

NASI PASAŻEROWIE

Prezentujemy poniżej trzech naszych miłych pasażerów, którzy podróżowali na pokładach samolotów PLL LOT. Oto kolejno od góry: Ignacy Loga-Sowiński, przewodniczący CRZZ, Stanisław Kociołek, sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR oraz popularny pieśniarz — Jerzy Połomski. Zadowolone uśmiechy świadczą o miłym i wygodnym locie.

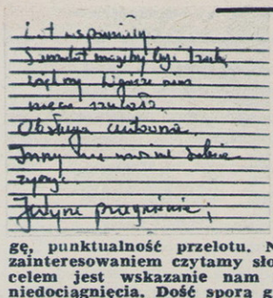
GÓRALE ZZA OCEANU

Hucznie, z kapelą i przyśpiewkami, żegnani byli na warszawskim Okęciu polscy górale ze Stanów Zjednoczonych. Spędzili oni w naszym kraju — a zwłaszcza na Podhalu i na ziemiach północnych — wiele miłych, niezapomnianych dni. Wywieźli ze sobą obok niezliczonych podarunków od krewnych, przyjaciół i znajomych bogate wspomnienia i wrażenia o pięknie polskiej ziemi.

Po naszych gości zza Oceanu przyleciał specjalny samolot PAN AMERICAN. Pożegnaniom nie było końca i niemal do ostatniej chwili padały wołania: do zobaczenia w przyszłym roku!

Serdecznie zapraszamy.

Wyżej: Pamiątkowa fotografia na tle Boeinga oraz stewardessy PAN AMERICAN wraz z przedstawicielem towarzystwa p. Eugene Kucha, tuż po przylocie do Warszawy. To właśnie one opiekowały się naszymi góralami w czasie powrotnej podróży do Ameryki.

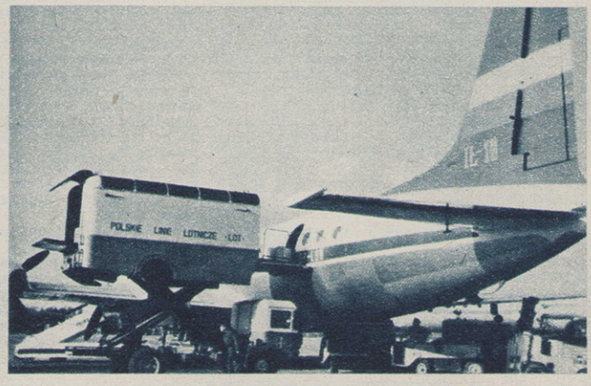


LISTY OD PASAŻERÓW

To są dla nas najcenniejsze listy. Piszą je pasażerowie w czasie rejsów, często kilka kilometrów nad ziemią lub też przelatując nad obcymi krajami. Każde słowo jest dla nas ważne i czytane z wielką uwagą. Najmilsze są oczywiście listy z pochwałami i wyrazami uznania za przyjemny lot, miłą obsługę, punktualność przelotu. Niemniej jednak z równym zainteresowaniem czytamy słowa krytyki, uwagi, których celem jest wskazanie nam na zdarzające się czasami niedociągnięcia. Dość sporą grupę stanowią listy, w których pasażerowie dziękują naszym stewardessom za miły uśmiech, sprawną obsługę, życzliwą opiekę. Na załączonej reprodukcji zamieszczamy list od jednego z naszych pasażerów, pana J. R. z Krakowa, który tak pisze: „Lot wspaniały. Samolot mógłby być trochę większy. W górze nim nieco rzucało. Obsługa cudowna. Innej nie można sobie życzyć. Jedyne pragnienie: lot z p. Czesławą Piotrowską do Kairu i dalej."

Z BRUKSELI DO WARSZAWY

Na pokładzie polskiego samolotu Il-18 przybyła z Brukseli do Warszawy grupa uczestników Belgijskiej Misji Ekonomicznej. Pasażerowie chwalili wygodny lot i znakomitą — ich zdaniem — obsługę na pokładzie.



NOWOCZESNY SPRZĘT

Wyposażenie techniczne PLL LOT staje się coraz bardziej nowoczesne. Ułatwia to szybsze przygotowanie samolotów do dalszej drogi, usprawnia transport towarów. Ostatnio Centralny Port Lotniczy na Okęciu otrzymał specjalny podnośnik dla załadunku żywności oraz drobnicy na pokład samolotów. Urządzenie to zainstalowane jest na specjalnym samochodzie ciężarowym. Zdalnie kierowane, potrafi unieść półtorej tony towarów na wysokość kilku metrów. Zaopatrzenie samolotu oraz załadunek stał się szybszy, sprawniejszy i łatwiejszy.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (20) i arch. (4)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 36 (739) z dnia 5 września 1965 r. „Skrzydlatej Polski".